IMT Nuremberg Archives

H – 743

International Court of Justice

H0743 - 0002

Notice.

Not to be published until presented before the tribunal in open court and then only that portion actually submitted as evidence.

Ne pas publier avant présentation devant le tribunal en audience publique et seulement la partie réellement versée au dossier.

Nicht zu veroeffentlichen vor Darlegung vor dem Gericht (Tribunal) in oeffentlicher Sitzung und dann nur jenen Teil, welcher tatsaechlich zur Beweisfuehrung uebermittelt wurde.

Не публиковать до того, как представлено на публичном заседании трибунала и только ту часть, которая представлена в качестве доказательства.

H0743 - 0003

I certify that none of the documents included herein have been denied by the tribunal and that this document book has been examined with the prosecution in accordance with the ruling of the tribunal dated 4 April 1946.

Je certifie qu'aucun des documents ci-inclus n'a été contesté par le Tribunal, et que ce livre de documents a été examiné par le Ministère Public suivant les règles du Tribunal, en date du 4 Avril 1946.

Ich bestaetige , dass keine der hierin enthaltenen Dokumente vom Gerichtshof abgelehnt wurden und dass dieses Dokumentenbuch gemeinsam mit der Anklagevertretung durchgesehen wurde, in Uebereinstimmung mit der Entscheidung des Gerichtshofes vom 4. April 1946.

Signature of Counsel

Signature de l'Avocat

Unterschrift des Verteidigers.

H0743 - 0004

DOCUMENT UK 65 - GB 224-

E x t r a i t

du

Document UK 65 - GB 224-

Direction des opérations navales

No. 1/Skl A I 656/39 Gkdos.

Berlin, le 3 Novembre 1939

Document Secret du Commandement :

Le présent mémorandum contient les considérations de la direction de la guerre maritime sur les possibilités d'un renforcement de la guerre commerciale contre l'Angleterre.

Par ordre

Fricke

.....

M é m o r a n d u m

Sur le renforcement de la guerre maritime contre l'Angleterre

A. Détermination du but de la guerre :

La proposition du Fuhrer tendant à rétablir une paix juste et honorable et à créer un nouvel ordre politique en Europe Centrale a été repoussée.

Les puissances ennemies veulent la guerre et ont pour but la destruction de l'Allemagne, Dans la lutte, dans laquelle l'Allemagne est contrainte désormais de défendre son existence et son droit, elle doit, tout en respectant pleinement

H0743 - 0005

les lois de guerre, engager, sans égard aucun, toute la puissance de ses armes.

.....

B. Jugement sur la situation ennemie :

La conduite de la guerre a prouvé, jusquà présent, que l'Angleterre ne désire pas faire de grands sacrifices militaires, pendant cette guerre, ni s'engager à fond militairement. Elle se contente, par conséquent, de mener une guerre économique et de propagande de longue durée. Les mesures qu'elle prend ont pour but de couper l'Allemagne de toutes ses relations commerciales. Un controle commercial organisé sur une vaste échelle, exercé sans le moindre égard et accompagné d'une forte pression politique et économique, empeche les neutres de pratiquer leur trafic commercial et les oblige à soutenir la guerre économique anglaise contre l'Allemagne.

H0743-0006

DOCUMENT UK 65
GE 224

C. Possibilités de la conduite future de la guerre maritime:

I. Nécessités militaires pour la guerre décisive contre l'Angleterre:

La conduite militaire de la guerre maritime doit utiliser au maximum les moyens de combat à sa disposition. On peut espérer les plus grands succès militaires, si l'on s'attaque avec une force sans égards, aux voies de communication maritimes anglaises, partout où elles peuvent être atteintes et dans le but d'empêcher toute importation en Angleterre ainsi que toute exportation d'Angleterre- Les intérêts des neutres devront être sauvegardés, pour autant que cela ne nuit pas aux exigences militaires. Il est souhaitable de trouver dans le droit international actuel, une justification des mesures militaires adoptées, mais, si elles laissent prévoir des succès décisifs, elles doivent être appliquées ,même si elles ne répondent pas au droit international en vigueur. Le moyen militaire efficace de combat destiné à briser la force de résistance ennemie doit, par conséquent, posséder une base juridique, même si l'on crée par là un nouveau droit de la guerre maritime.

La direction suprême de la guerre doit après avoir pris en considération les conséquences politiques, militaires et économiques dans le cadre de la conduite générale de la guerre, décider quel procédé militaire et juridique de guerre doit être utilisé.

.....

H0743 - 0007

DOCUMENT UK 65

GB 224

II. Dans quelles mesures les exigences militaires sont-elles respectées dans la guerre commerciale actuelle ?

La reconnaissance de principe des lois de la guerre maritime en vigueur, et en particulier de la conduite de la guerre commerciale d'après le règlement des prises de guerre, est capitale pour la conduite de la guerre commerciale actuelle.

.....

L'application des mesures de contrôle par des sous-marins, en vertu du droit de prise de guerre (montée à la surface, arraisonnement, visite) ne peut plus, d'après les expériences pratiques acquises jusqu'à ce jour, être défendue, du point de vue militaire, surtout lorsqu'il s'agit des eaux territoriales ennemies. Les instructions très nettes de l'Amirauté britannique, aux bâtiments de commerce britanniques, d'éperonner tout sous-marin allemand et de faire usage de leurs armes, ainsi que la forte surveillance aérienne et la défense anti-sous-marine, constatées par les sous-marins, démontrent

-200 suite-

H0743-0008

clairement à quels dangers s'expose un sous-marin, lors de l'arraisonnement et de la visite de bâtiments de commerce, à proximité des côtes ennemies.

.....

..... L'arraisonnement et la visite de bâtiments de commerce, en vertu du droit de prise de guerre, qui, actes extrêmement dangereux pour les sous-marins, continueront à être pratiqués comme par le passé. Un envoi par le fond sans avertissement n'est pas possible, lorsqu'il s'agit :

- 1°) de bateaux de commerce neutres faisant route isolément ou en convoi neutre, et transportant des marchandises prohibées d'Outre-Mer.
- 2°) de bâtiments de commerce n'étant pas reconnaissables clairement comme bâteaux ennemis, ce qui amènera peut être l'adversaire à camoufler très vite ses bâtiments de commerce en navires neutres.

.....

Le blocus possède, par rapport à la guerre commerciale pratiquée jusqu'à présent, les avantages suivants :

1.) Au point de vue militaire

Les exigences militaires sont largement satisfaites. La sécurité des sous-marins est augmentée.

.....

3°) Au point de vue du droit international

Le blocus est un procédé reconnu par le droit international. Les protestations des neutres sont peu probables en cas de réelle efficacité et peuvent, de toutes façons, être rejetées en se référant au statut juridique du blocus.

.....

H0743 - 0009

Pour terminer, il faut ajouter, au sujet de la question de la déclaration d'un blocus, ce qui suit :

Il n'est pas possible d'agir sans aucun égard et sans sommation contre tous les bâtiments de commerce, comme l'exigent les nécessités militaires. Les sous-marins doivent, même en cas de déclaration de blocus, monter à la surface pour sommer les bâtiments de commerce neutres et ceux non reconnus nettement comme étant ennemis de s'arrêter.

-suite 201 -

H0743 - 0010

Un blocus des côtes anglaises et francaises exige, afin que son exécution soit juridiquement efficace un nombre de sous-marins et d'avions dont nous ne pouvons pas disposer à l'heure actuelle.

.....

e) Le "Siège" de l'Angleterre .

Le "Siège par mer" est une nouvelle notion inconnue du droit international en vigueur. Il doit être considéré comme un renforcement du blocus et constitue par conséquent la forme la plus rigoureuse de la guerre commerciale. Il tient compte de l'apparition de la Luftwaffe, dont le rôle, du point de vue des lois de guerre maritime, n'est pás encore bien défini, et des données de la guerre sur mer moderne (puissante défense anti-sous-marine et puissante surveillance aérienne.) Son but est d'engager dans la lutte avec la dernière violence les moyens de combat disponibles de la guerre maritime, c'est-à-dire les navires de surface, sous-marins et avions.

Le "Siège par mer" part de la considération qu'une action vraiment efficace des sous-marins et des avions dans la guerre commerciale, menée d'après les lois des prises de guerre, n'est plus possible dáns les eaux territoriales soumises à la surveillance aérienne de l'adversaire, et en raison aússi de l'armement des bâtiments de commerce et des instructions données par l'Amirauté britannique à la navigation commerciale en vue d'éperonner tout sous-marin allemand. Ilsdonne la possibilité aux sous-marins et aux avions de couler sans sommation tout bateau ennemi ou neutre se dirigeant vers la côte anglaise ou la quittant. En vue de se conformer aux lois de la conduite de la guerre, il faudra toutefois tenter de faire parvenir une sommation aux équipages des bâtiments neutres, avant de couler ces derniers et de faciliter leur sauvetage par canots.

H0743-0011

1) Conséquences politiques et de droit international.

.....

Etant donné que la notion "Siège" n'a pas encore été sanctionnée juridiquement, les Etats neutres tenteront, vu l'impossibilité absolue de réaliser un siège vraiment efficace (dans le sens de l'encerclement d'une forteresse), de présenter la publication officielle de l'état de siège comme contraire au droit international - On pourra toutefois

page 202 suite

H0743-0012

objecter que Chamberlain, au cours d'un discours tenu fin Septembre 1939 à la Chambre des Communes a lui-même employé au sujet de l'Allemagne l'expression de "forteresse assiégée" et qu'à la même époque, la presse francaise a également parlé d'une guerre de siège contre l'Allemagne.

.....

Le choix de la forme à adopter pour renforcer la guerre commerciale et du moment pour inaugurer cette forme la plus durable de la guerre sur mer, et par conséquent définitive est de la plus grande importance politique. Il ne peut être fait que par la direction supérieure de la guerre, qui prend en considération les nécessités militaires, politiques et économiques.

H0743-0013

DOENITZ 60

E X T R A I T D E S

"DOCUMENTS JURIDIQUES DE LA GUERRE NAVALE" DU

Ier Septembre 1939 au 31 Août 1940

Collige par le Commandement Superieur

de la Marine de Guerre

Iere Division - Commandement superieur de la

Guerre Navale.

Page 424.

534

Communique du Président Americain du 4 Novembre 1939

sur la Zone de Combat I).

La loi de neutralite revisee a été signée et est entrée en vigueur aujourd'hui, j'ai également fait une déclaration s'y rapportant pour definir une zone de combat dont j'ai indique la latitude et la longitude.

En bon anglais, le principal resultat est le suivant: Dorenavant aucun bateau americain ne peut se rendre dans des ports de pays belligerents, britanniques, français et allemands, d'Europe ou d'Afrique situés autant au Sud que les Iles Canaries. Ceci est indiqué dans la loi, et il ne peut y être déroge.

Par la proclamation d'une zone de combat, j'ai défini la zone dans laquelle les operations actuelles de la guerre semblaient rendre la navigation dangereuse aux bateaux americains Cette zone de combat comprend toute la Baie de BISCAYE, a l'exception des eaux de la Côte du Nord de l'Espagne, situees assez pres de la côte espagnole pour

H0743 – 0014

rendre le danger d'attaque improbable. Elle comprend aussi toutes les eaux situées autour de la Grande Bretagne de l'Irlande, et des iles voisines, la Manche incluse.

Elle comprend toute la Mer du Nord en montant jusqu'à un point de la côte norvégienne situé au Sud de Bergen.

H0743-0015

Elle comprend toute la Mer Baltique et les eaux qui en dépendent.

En bref, les bateaux américains ne peuvent donc plus maintenant se rendre dans aucun port de France, de Grande Bretagne ou d'Allemagne, et ceci est fixé par une loi. Par proclamation il leur a été interdit de se rendre dans aucun des ports d'Irlande, ni dans aucun port de Norvège au sud de Bergen, ni dans aucun des ports de Suede, Danemark, Pays -Bas, Belgique ou Mer Baltique. Tous les ports neutres de la Méditerranée et de la Mer Noire sont ouverts, de même que tous les ports belligerants ou neutres, des océans Pacifique et Indien et des eaux qui en dependent, et tous les ports d'Afrique situés au Sud de la latitude des Canaries (30°N).

J'ai la latitude de permettre à la Marine américaine, selon l'esprit de la loi, d'opérer dans les zones de combat quand il y a necessité. Cela est prevu par la loi pour permettre que les bateaux et citoyens qui sont actuellement dans les zones de combat puissent en sortir, et pour apporter l'aide officielle necessaire ainsi que pour d'autres voyagesdu même genre qui doivent continuer dans ces zones.

Cela est aussi prévu pour permettre aux bateaux partis à destination des zones de combat avant que la loi et la proclamation n'entrassent en vigueur, de pouvoir terminer leur voyage.

Les zones de combat peuvent varier avec les circonstances et il peut se faire que des zones actuellement sûres deviennent dangereuses, ou que des zones actuellement agitées puissent plus tard devenir sûres. Dans ce cas les zones seront modifiées pour s'adapter à la situation.

H0743 - 0016

Le cabotage américain n'est pas touché par la loi, non plus que la navigation entre les républiques américaines les Bermudes ou les îles Caraïbes. En général la navigation entre les Etats-Unis et le Canada n'est pas non plus touchée.

I) Department of State Bulletin Bd.
I(1939) - S.455 f.

H0743-0017

Document DOENITZ No 73

Extrait

du

Journal de guerre de la Direction des Opérations navales

(KTB Skl partie C cahier VIII 1939)

Annexe 83

Berlin, le 24 novembre 1939

Aux missions, suivant liste ci-jointe.

Télégramme

Suite à décret télégraphié du 22 octobre.

Prière de communiquer ce qui suit au gouvernement auprès duquel vous êtes accrédité:

Depuis l'avertissement donné le (mettre la date) relatif à l'utilisation des navires anglais et francais, les deux faits nouveaux suivants doivent être signalés:

a) Etats-Unis ont interdit à leurs navires de naviguer au-delà d'une zone bien délimitée.

b) de nombreux navires marchands ennemis ont été armés. On sait que ces navires armés ont reçu comme ordre instruction d'employer leurs armes même dans un but agressif et d'éperonner les sous-marins.

Ces faits nouveaux donnent au gouvernement du Reich l'occasion de renouveler et de renforcer l'avertissement qu'étant donné les opérations de guerre menées avec toutes les ressources de la technique moderne et se répétant de plus en plus dans les eaux entou-

H0743-0018

rant les îles britanniques et à proximité de la côte française, la sécurité n'y existe plus pour las navigation neutre.

Le gouvernement allemand recommande donc instamment de choisir pour la traversée de la mer du Nord la route se trouvant au Sud et à l'Est de la zone de surveillance allemande. Afin de maintenir ultérieurement la navigation pacifique d'Etats neutres et de prévenir la perte de vies humaines et de biens neutres, le gouvernement du Reich se voit de nouveau obligé de recommander d'urgence des mesures législatives, à l'exemple de celles prises par le gouvernement des Etats-Unis, qui, en prévision des dangers de la guerre sur mer moderne, a interdit à ses navires de naviguer dans une zone nettement délimitée, puisque, d'après les paroles du Président des Etats-Unis, les faits de guerre actuels laissent apparaître que le trafic des navires américains est mis en danger.

Le gouvernement du Reich se voit obligé de faire remarquer qu'il décline toute responsabilité pour les faits résultant de la non observation des avertissements et des conseils donnés

RITTER.

H0743-0019

Document Doenitz N° 74

E x t r a i t

du

"Voelkischer Beobachter", Edition de Munich,

du lundi 11 decembre 1939.

Trafic cotier anglais soumis aux autorites de la Marine.

Londres, 10 decembre

L'Amiraute britannique a fait savoir samedi que la navigation en deca d'une certaine partie des eaux territoriales anglaises avait ete soumise, avec effet immediat, aux autorites de justice des forces de la marine. Ce pouvoir judiciaire a ete confere aux Commandants de Portsmouth a ceux des acces ouest vers Rosyth et a l'Amiral commandant les iles Orkney et Shetland. Ils peuvent desormais, en vertu des droits qui leur ont ete conferes, interdire entierement ou restreindre la navigation dans les eaux cotieres qui leur ont ete assignees.

Ainsi que la "United Press" ajoute, cette mesure serait uniquement consideree comme mesure defensive, mais n'ayant aucune correlation avec le controle de contrebande. Elle crecrait une sorte d'etat de siege.

H0743 - 0020

Document Doenitz 60

Extrait
des
"Documents juridiques de la guerre sur mer"
Du 1er Septembre 1939 au 31 Aout 1940
réunis par le Haut Commandement
de la Marine de guerre

1er Division de la Direction des opérations navales.

Page 22.

31.

Déclaration du premier Lord de l'Amirauté gritannique sur la conduite de la Guerre sous-marine, dans son discours à la Chambre des Communes, le 8 Mai 1940. 2)

C'est pour cette raison que nous avons limité nos opérations dans le Skagerrak a des opérations sous-marines. Afin de rendre ce travail aussi efficace que possible, les restrictions habituelles imposées aux actions de nos sous-marins ont été atténuées. Ainsi que je l'ai dit à la Chambre des Communes, tous les navires allemands naviguant de jour et de nuit doivent être coulés si l'occasion se présente.

2) Débats parlementaires. Chambre des Communes
Volume 360. Sp. 1353.

H0743-0021

Document DOENITZ No 60

Extrait

des

"Documents juridiques de la guerre sur mer"

du 1er Septembre 1939 au 31 Aout 1940

réunis par le Haut Commandement de

la marine de guerre

1ère division de la Direction des opérations navales

Page 273

319.

Note du 15 juin 1940 de l'Ambassadeur italien à Berlin au Ministre des affaires étrangères du Reich allemand concernant la zone dangereuse italienne devant les cotes ennemies.

1) (Traduction)

Par ordre de mon gouvernement j'ai l'honneur de porter à votre connaissance que l'Amirauté francaise a fait savoir, par son communiqué aux navigateurs du 12 juin, ce qui suit:

"L'Amirauté francaise déclare que par suite de la pose de mines, les zones suivantes sont dangereuses pour la navigation:

1. Toutes les eaux bordant les cotes italiennes et cel les des possessions italiennes jusqu'à une limite de profondeur de 500 mètres;
2. les embouchures de Bonifacio et le passage entre la Corse et le continent;

H0743 - 0022

3. la zone délimitée par les coordonées 37°30' nord, 11° 20' est de l'ile de Pantelleria, Cap San Marco

---

.....

1) D'après rapport officiel.

H0743 - 0023

E x t r a i t

des

" Documents juridiques de la guerre navale "

Ier Septembre I939 au 3I Août I940

Rassemblés par le

Haut Commandement de la Marine de Guerre

Ier Bureau de la Direction des

Opérations navales.

Page 6

5.

Compte-rendu du Bureau Allemand d'Information du 4 mars I940 concernant un entretien du Grand Amiral Raeder avec un envoyé de la Compagnie Nationale de Radiodiffusion New-York. Sur les principes de la conduite allemande des opérations sur mer. (1)

Le Commandant en Chef de la Marine de Guerre, Grand Amiral Docteur honoris causa Raeder, a accordé un entretien à un envoyé de la Compagnie Nationale de Radiodiffusion, New-York, et traité de questions fondamentales de la guerre navale, et particulièrement du point de vue allemand en matière de conduite des opérations de la guerre sur mer.

.....

Le Grand-Amiral Raeder parla ensuite des dangers qui menacent les navires marchands neutres lorsqu'ils se comportent militairement et risquent ainsi de donner lieu à des méprises avec des navires ennemis. Il s'agit ici aussi de la marche en convoi qui doit être considérée que comme servant à remplacer l'armement des navires marchands.

.....

H0743-0024

Les navires ne se défendent pas eux-mêmes, mais s'en remettent, pour leur défense armée contre le contrôle du droit de prise, aux navires de guerre convoyeurs et attendent du bâtiment de guerre convoyeur l'anéantissement de l'assaillant. Le point de vue allemand peut-être résumé brièvement dans la formule : qui demande l'aide des armes doit s'attendre à l'emploi des armes.

H0743-0025

Le Grand Amiral étudia ensuite les dangers menaçant les navires marchands neutres dans les eaux territoriales d'une puissance belligérante. Il faut s'attendre naturellement à ce que dans les eaux d'un pays en guerre on se batte des deux côtés en utilisant toutes les armes modernes. C'est surtout le cas pour les eaux côtières anglaises d'autant plus que l'Amirauté britannique oblige les navires marchands neutres à naviguer dans des eaux minées , et qu'elle rend presqu'impossible la distinction entre navires marchands ennemis et navires neutres par suite d'abus de pavillons neutres, Ainsi que de l'utilisation à des fins militaires de bâtiments marchands.

Discutant de la possibilité de fréquentes divergences de vues, le Commandant en Chef de la Marine de Guerre cita l'interdiction du Président américain Roosevelt pour la navigation américaine de pénétrer dans les zones dangereuses autour de l'Angleterre. Il déclara à ce sujet : "Cette défense est la meilleure preuve contre les procédés employés par l'Angleterre et qui force les neutres à naviguer dans ces eaux sans être en mesure d'assurer leur sécurité. L'Allemagne ne peut que conseiller à tous les neutres de suivre la politique de votre Président ".

Question :"Donc, au point où en sont les choses, il n'y a aucune protection pour la navigation neutre dans des zones menacées par la guerre ? "

Réponse :" Aussi longtemps que l'Angleterre persistera dans ses méthodes, certainement non ".

==========

1) Bureau allemand d'information du 4.3.1940

H0743 – 0026

 Doenitz 60

Extrait

des

"Documents juridiques de la guerre navale

1er septembre 1939 au 31 août 1940

Rassemblés par le

Haut Commandement de la Marine de guerre

1er Bureau de la Direction des opérations navales

Page 257

285

Ordre donné par TSF, du Ministère des Affaires Etrangères du 6 aout 1940 aux missions allemandes en pays neutre concernant la zone dangereuse allemande autour des iles britanniques. 1)

Sous réserve d'ordres ultérieurs définitifs, notifier au gouvernement auprès duquel vous êtes accrédité ce qui suit : 2)

"Par suite de l'extension qu'a prise la guerre ces dernières semaines, l'Angleterre est devenue le centre des opérations sur mer et dans les airs. Dorénavant il faut donc constamment s'attendre à des combats dans les eaux autour de l'Angleterre et ces opérations excluent toute circulation sûre dans ces eaux pour des navires marchands. Tout l'espace maritime autour de l'Angleterre est devenu ainsi zone d'opérations. Tout navire circulant dans cette zone s'expose non seulement à l'anéantissement par mines, mais aussi par d'autres moyens de combat. Le Gouvernement allemand engage donc instamment à nouveau à ne pas pénétrer dans la zone dangereuse. Elle doit suggérer au Gouvernement de..... (mettre le nom du pasy considéré) de faire le nécessaire aussi de son coté, afin que

H0743 - 0027

lesressortissants et les navires..... de (apposer ici le nom du pays considéré) ne se rendent plus dans la zone dangereuse. Est considéré comme zone dangereuse la zone limitée par une ligne reliant les points suivants :

De la côte française de l'Atlantique en 47°30' Nord- 2°40' Ouest vers point 45° Nord 5° Ouest, point 45° Nord 20° Ouest, point 58° Nord 20° Ouest point 62° Nord 3° Est, puis vers le sud vers la côte belge, puis suivant la côte belge et française jusqu'au point d'origine.

Le Gouvernement allemand n'assume pas de responsabilité, pour les dommages survenant aux navires et aux personnes dans cette zone."

1) D'après information officielle

2) La notification a eu lieu le 17 aout 1940

H0743-0028

DOCUMENT DOENITZ

No 60

Extrait

des

" Documents juridiques de la guerre navale "

1er Septembre 1939 au 31 Aout 1940

Rassemblés par le

Haut Commandement de la marine de guerre

1ère Section de la Direction des

Opérations navales.

Page 257

286

Déclaration officielle allemande du 17 Août 1940 sur la proclamation du blocus total contre l'Angleterre 3.)

1. Depuis le début de la guerre, l'Angleterre a, d'une manière toujours croissante, violé les règles du droit des gens concernant la conduite de la guerre sur mer.

Ce fut d'abord la proclamation déclarant contrebande tous les vivres et contrevenant aux lois les plus prinitives de l'Humanité. Cela devait atteindre, comme pendant la Guerre Mondiale, les femmes et enfants allemands. Suivait la proclamation déclarant contrebande toutes les marchandises d'origine allemande, même celles appartenant à des neutres et exportées d'Allemagne sur navire neutre. Par là l'économie allemande devait être touchée. Ensuite vint, à l'encontre du droit des gens, l'armement des navires marchands anglais afin de s'en servir comme arme offensive contre les sous-marins allemands, l'abus des pavillons neutres etc...

.....

H0743 - 0029

DOCUMENT DOENITZ

No 60

.....

II. Reconnaissant de plus en plus l'inutilité de sa conduite des opérations navales défiant toutes les règles du droit des gens l'Angleterre a eu recours à des méthodes de plus en plus brutales.

H0743 - 0030

DOCUMENT DOENITZ No. 60

La pose de mines dérivantes, l'emploi ouvert ou camouflé de navires marchands pour des opérations de guerre, le camouflage de bateaux de peche en pièges à sous-marins, la déclaration de M. Churchill au Parlement, le 8 mai 1940, que l'on coulerait, dans le Skagerrak, de jour, tous les navires marchands allemands, et de nuit, tous les navires marchands sans discrimination de nationalité (1), sont du meme ordre d'idées. Mais le coup le plus dur, l'Angleterre l'a porté à la navigation d'Etats tiers par les mesures suivantes : Elle a :

1) volé les navires marchands de Norvège, Danemark, Hollande, Belgique et France afin de compenser, partiellement au moins les énormes pertes de tonnage qu'elle a subies. Depuis elle force les propriétaires et équipages de ces bateaux à un travail d'esclave pour l'Angleterre. Et
2) elle essaie, par tous les moyens, de prendre sous son controle toute la navigation neutre.

Ainsi, l'Angleterre a barré de mines sans aucun droit les zones les plus diverses, la zone entre le Groenland et l'Angleterre et certaines zones autour de l'Angleterre méridionale et force ainsi la navigation neutre à entrer dans les ports de controle anglais. Elle retient aussi arbitrairement les bateaux de nations comme le Japon, l'URSS et la Suède qui ne participent aucunement à la guerre européenne.

Avant tout elle essai maintenant d'imposer à toute la

H0743-0031

navigation neutre le système décrié du Navycert (système de controle économique mis sur pied dans les pays neutres par les organisations anglaises d'espionnage. Elle considère que les navires sans navicert sont prise de guerre

H0743 - 0032

De cette manière l'Angleterre essaie d'asservir a ses buts de guerre la totalite de la navigation neutre.

En ce qui concerne les eaux anglaises, il n'y a plus de trafic marchand normal, vu l'intensification croissante des deux côtes des operations aeriennes et navales.

Aujourd'hui ce sont les mines, bateaux-vigies, patrouilles aeriennes, batteries côtières anglaises, etc, qui indiquent a la navigation neutre ses routes et sa manière d'agir ; d'autres navires neutres naviguent, forces pour la plupart dans des convois des forces anglaises. On ne peut plus donc parler aujourd'hui d'une navigation libre dans ces mers.

Le developpement montre plutôt que la navigation neutre, si tant est qu'elle aille encore en Angleterre aujourd'hui, est soumise a tous les dangers provenant de faits de guerre, et que, dans l'etat actuel des choses, l'Angleterre abuse directement ou indirectement des navires neutres pour en obtenir des services de secours. Par ses mesures, bafouant tout droit des gens, l'Angleterre elle-même a donc fait des eaux entourant ses îles, une zone d'operations, et cet etat de choses devrait interdire a tout navire vraiment neutre de se rendre en ces mers

. . . . . .

Le Gouvernement anglais a declaré, le 26 septembre 1939, par la voie de son premier ministre d'alors, M. CHAMBERLAIN, que l'Allemagne etait une forteresse assiegee et qu'il etait certainement legal et humain de couper l'Allemagne de toutes ses importations vitales. Cela voulait dire : les dirigeants bri-

H0743 - 0033

tanniques considèrent comme naturel et légal de livrer comme pendant la guerre mondiale, les femmes et les enfants allemands à la mort par la famine.

. . . . . .

Aujourd'hui la forteresse assiegée n'est plus l'Allemagne, mais l'empire insulaire britannique. Au blocus de famine organisé par les anglais contre les femmes et les enfants allemands et qui a echoué, l'Allemagne oppose maintenant le blocus total des îles anglaises et ce blocus est declare par la presente.

. . . . . .

- suite 216 -

H0743 - 0034

Document DOENITZ

N° 60

Tandis que certains pays comme les U.S.A. et l'Argentine ont declare depuis longtemps les eaux anglaises, zone de combat et ont interdit a leurs navires, avions et ressortissants de se rendre dans cette zone dangereuse, d'autres Etats neutres n'ont pas encore pris une pareille mesure.

L'Allemagne, qui a averti ces pays à plusieurs reprises de ne pas envoyer leurs navires dans les eaux anglaises, a demande aux gouvernements de ces Etats dans une nouvelle note d'interdire a leurs navires la penetration dans la zone de guerre germano-anglaise. Il est de l'interêt de ces Etats d'obtemperer au plus vite à cette demande. De son côte, le Gouvernement du Reich doit notifier en tout cas ce qui suit :

La Guerre navale est declenchee dans toute son ampleur autour de l'Angleterre. Toutes les eaux sont minees. Les avions attaquent tout navire. Chaque navire neutre qui naviguera désormais en ces eaux s'expose au danger de l'aneantissement. Dans l'avenir, le Gouvernement du Reich decline désormais, et sans exception, toute responsabilite pour les dommages quels qu'ils soient, qui pourraient être causes a des bateaux ou à des personnes de quelque genre qu'ils soient, en ces eaux.

. . . . . .

3) "Voelkischer Beobachter" du 18 août 1940

1) Voir ci-dessus N° 31

2) Voir ci-dessus N° 28

H0743 - 0035

DOCUMENT DOENITZ
No 75.

E x t r a i t

Journal de guerre du Commandement supérieur
de la guerre navale, Année 1940
(KTB Skl Partie A Août 1940)

20.8. Angleterre : Churchill a fait aux Communes une déclaration sur la situation - Le blocus total de l'Angleterre proclamé maintenant par l'Allemagne ne représente, selon lui, aucune importance. Inversement le blocus de l'Allemagne et des pays controlés par l'Allemagne sera continué sans merci.

Churchill prétend que l'Allemagne sera responsable d'une famine dans les territoires occupés. Le meilleur moyen pour tous ces peuples, de se ravitailler, consisterait dans un soulèvement contre le joug allemand (particulièrement adressé aux colonies françaises dans Afrique du Nord et de l'Ouest.)

H0743-0036

Extraits des

Documents juridiques de la guerre

du 1er septembre 1939 au 31 aout 1940

Colliges par le Commandement Superieur de la marine

de guerre

1ere Division Commandement supreme de la guerre navale .

111

Declaration du Ministre Britannique pour la conduite de la guerre economique, le 30 juillet 1940 a la Chambre des Communes, sur l'extension du systeme des Navicerts et l'accroissement du blocus britannique 1).

L'occupation allemande des cotes de l'Europe Occidentale du Cap Nord aux Pyrenees a grandement modifie les conditions de guerre economique . Les armees allemandes ont reussi a envahir de grandes portes de l'Europe Occidentale mais les routes maritimes que doivent emprunter les exportations d'outremer dont ils ont besoin leur sont interdites par la marine britannique qui les controle . Beaucoup plus rares sont maintenant les navires s'occupant d'un commerce neutre regulier entre l'Europe et les Ameriques . En outre nous devons maintenant controler non seulement la navigation aux abords de la Mediterannee ou de la Mer du Nord mais toute la navigation a travers l'Atlantique . Appliquer ce controle selon l'ancienne methode serait detourner de nombreux navires de leur route pour aller vers les bases de contrebande situees dans les eaux britanniques, soit en Angleterre soit en Afrique Occidentale . Pour eviter d'imposer de tels inconvenients aux affreteurs, proprietaires de navires et aux equipages, le gouvernement de sa Majeste a decide d'etendre le systeme des navicerts a toutes les marchandises transportees par mer destinees a un port europeen ainsi qu'a certaines iles de l'Atlantique et a certains ports neutres de l'Afrique du Nord . A l'avenir, les

H0743 - 0037

navires partant d' n port neutre pour l'une de ces destinations devra obtenir des navicerts pour tous les articles de la cargaison et, de plus, un navicert pourlle navire au dernier port de chargement . Dorenavant, tout emmni non accompagne d'un navicert et tout navire sqls un navicert sera expose a etre srisi par nos patrouilles . La meme regle s'appliquera au commerce vers le dehors . Les navires quittent les ports europeens ou certain s iles de l'A antique .....

H0743 - 0038

ou certains ports neutres de l'Afrique du Nord, doivent avoir pour tous les articles de leur cargaison un certificat d'origine non-ennemie et tout navire dont la cargaison n'est pas entierement couverte par un certificat sera expose a etre saisi avec tous les articles de la cargaison non certifies ? Un ordre pris en conseil mettant ces modifications en vigueur sera promulgue incessamment .

On a insinue dans certains milieux que nous avions l'intention d'etendre le blocus a certains pays neutres sans courir le risque de tomber entre les mains de l'ennemi nous accorderons assez de navicerts pour permettre des importations suffisantes pour la consommation du pays mais non pour la reexportation dans d'autres pays . De plus, la politique du gouvernement de sa Majeste sera non seulement de permettre a ces approvisionnements suffisants de traverser nos controles, mais encore d'aider les pays neutres a les obtenir . Ces mesures seront grandement profitables a ceux qui font un commerce neutre honnete ? Les retards occasionnes a ce commerce par l'exercice de notre controle seront considerablement reduits ? En meme temps, cela portera un coup serieux a ceux qui cherchent a eviter notre contrôle et a transporter des fournitures soit a l'ennemi, soit de chez lui . Les mesures ingenieuses que doit, a ce que je comprends, annoncer immediatement mon honorable ami, le Ministre de la navigation encourageront encore plus nos amis en genant nos ennemis 1) .

Enfin, je rappellerai que le 2 juillet j'informai la Chambre que le controle de la contrebande avait ete etendu au territoire francais controle par l'ennemi et qu'on ne laisserait aucune marchandise parvenir a l'ennemi par la zone francaise libre 2) Apres un examen tres serieux l'ensemble de la situation, le Gouvernement de sa Majeste vient de decider a regret qu'il devait dans les circonstances actuelles, traiter la France metropolitaine, ainsi

H0743-0039

quel'Algerie, la Tunisie et le Maroc Francais, afin de controler la contrebande et les exportations ennemies, de la meme maniere que la zone controlee par l'ennemi .

Les marchandises destinees a ces territoires sont donc exposees a etre aisies comme contrebande et les marchandises en provenance de ou appartenant a une personne de ces territoires sont exposees a etre prises . Ces mesures que je viens d'annoncer ont pour but d'aplanir le chemin du vrai commerce neutre tout en appuntant la force de notre blocus et en evitant des recours inutiles a la marine royale .

---

1) Carl. Deb. Chambre des Communes BD 363 Sp. 1128f.

1) Voir ci-dessous No 112

2) Le communique du 2 juillet 1940 s'exprime ainsi : "En tant qu'il est question de ce qu'on appelle "La France libre", le controle de la contrebande s'exerce de facon a empecher les marchandises de parvenir a l'ennemi par aucune region de la France .
(Parl. Deb. Chambre des Communes BD 362 Sp. 658

H0743 - 0040

DOCUMENT DOENITZ No 60

E x t r a i t

des

" Documents juridiques de la guerre navale "

Période du 1er Septembre 1939 au 31 Aout 1940. Rassemblés par le Haut Commandement de la Marine de guerre.

1. Bureau : Direction des opérations navales.

113.

Note de protestation du Ministère espagnol des Affaires Etrangères en date du 7 Aout 1940, adressée à l'Ambassadeur à Madrid et concernant le système du Navicert (5).

(Traduction)

J'ai l'honneur de vous accuser réception de la note de votre Ambassade, que Votre Excellence a bien voulu m' adresser sous le No 282 et dans laquelle vous me communiquez certaines mesures décidées par le Gouvernement anglais en vue d'un renforcement de la surveillance du commerce international.

.....

La note de Votre Excellence, à laquelle je me réfère, considère à son point de vue les avantages qui, à son avis s'offrent aux neutres par le remplacement des vieilles coutumes internationales par le nouveau système par le Gouvernement britannique d'une visite préalable et de la demande d'une autorisation commerciale. A cet effet le document cité part de l'hypothèse, que les navires, qui ne se sont pas conformés aux prescriptions nouvelles, sont soumis à la capture,

H0743 - 0041

car on suppose que, n'étant pas en possession des laissez-passer maritimes établis par les consulats britanniques, ils se sont décidés delibérement à violer les prescriptions fixées par le gouvernement britannique.

Ce principe de la soumission totale du commerce mondial est moralement inacceptable, car il supprime la conception classique de la nature du navigateur, qui court des risques plus ou moins grands suivant la nature des marchandises à transporter en passant par la zone maritime de guerre et il la remplace par une application nouvelle et étendue d'une volonté, respectable en elle-même, mais inacceptable pour la dignité d'un Etat souverain parce qu'elle diminue le droit, qui appartient à ce dernier de faire du commerce..

.....

.....

(5) d'après une communication officielle.

H0743-0042

Document DOENITZ

Nº 60

E X T R A I T

des

"Documents juridiques de la guerre navale"

Periode du 1er septembre 1939 au 31 août 1940

Rassembles par

Le Haut Commandement de la Marine de guerre

1.- Bureau. Direction des Operations navales.

114.

Publication du DNB du 24 août 1940, concernant l'assujettissement des Neutres au système du Navicert britannique (1).

. . . . . .

L'accord ou le refus des acquits de transit seront fonction des interêts de l'Angleterre. Celui qui se soumet volontairement a ce système de contrôle applique dans l'interêt britannique s'identifie par ce fait avec les intentions et les buts de l'Angleterre. Il aide a leur application et a leur realisation et commet ainsi un acte non-neutre.

Les navires neutres, munis d'acquit de transit britanniques facilitent, sans aucun doute, aux Anglais leur contrôle des Mers, en liberant ainsi leurs forces navales des missions d'arraisonner, visiter et capturer de tels navires marchands et c'est ainsi que ces navires de guerre deviennent disponibles pour d'autres missions.

Une conduite, qui entraîne de tels allègements pour la position strategique maritime d'un pays en guerre, n'est pas

H0743-0043

compatible avec la neutralite reelle. D'après le droit des gens il existe, en consequence, et sans aucun doute, la possibilité de traiter les navires neutres, munis d'un acquit de transit britannique comme des navires ennemis ou comme des navires coupables de prêter assistance a l'ennemi.

- suite 224 -

H0743-0044

Etant donné, que l'Angleterre défend sans restriction cette conception et que la jurisprudence des autres Etats reconnait depuis longtemps ce principe, il reste hors de doute, que l'Allemagne aussi est autorisée à tirer les conséquences voulues à l'egard de ces navires neutres.

Le Japon a déjà déclaré, qu'il ne permettra pas l'exécution du contrôle britannique et que ses navires ne sont pas autorisés à demander des navicerts. Ceci montre, que les Etats, qui jugent clairement les circonstances et qui ne se laissent pas intimider par les menaces britanniques, aujourd'hui sans valeur, tirent la seule conclusion logique. On doit s'attendre à un procédé analogue de la part des Etats, qui veulent maintenir leur neutralité, et leur souveraineté complètes. Il n'est plus admissible au moment ou la puissance maritime de l'Angleterre est en voie de disparition, que les Etats neutres participent à l'execution du projet anglais d'affamer l'Europe par l'accomplissement volontaire des exigences britanniques.

==========

1) " Voelkischer Beobachter" du 25 Aout 1940

H0743-0045

DOCUMENT D 642(8)-GB 196

Extrait

de

l'ordonnance de guerre permanente No. 122

(sans considération de la feuille intercalée plus tard)

Ne doivent pas etre coulés :

a) tous les navires reconnus sans équivoque comme neutres, à condition qu'ils :

1. ne fassent pas partie d'un convoi ennemi,
2. ne se trouvent pas dans une zone déclarée dangereuse.

b) les bateaux de transport de voyageurs ennemis non armés, à condition qu'ils ne fassent pas partie d'un convoi ennemi. Seuls peuvent etre considérés comme bateaux de transport de voyageurs ceux qui, de l'avis du commandant, ont une installation prévue pour plus de 120 voyageurs.

Un indice à cet égard est fourni par :

le nombre des ponts

la longueur du pont de promenade

le nombre des canots (plus de 4 sur chaque coté)

c) Navires-hopitaux.....

H0743-0046

Document DOENITZ No.76

Extrait

du

Journal de guerre de la Direction de la guerre navale 1942.

(Partie C, Cahier VIII, 1942)

10.1.42 En raison de la nouvelle extension de la guerre, le commandement supérieur de la guerre navale prie le Ministère des Affaires étrangères de rappeler aux nations neutres naviguant sur mer (à l'exception de la Suède) la nécessité d'une signalisation scrupuleuse de leurs bateaux, afin d'éviter des confusions avec les navires ennemis. Selon les expériences de la guerre, le caractère neutre des navires ne peut-être reconnu avec certitude que si les couleurs nationales sont peintes visiblement aux flancs et sur le pont du navire et sont éclairées la nuit de facon suffisamment vives ainsi que le drapeau.

21.3.42 Par l'intermédiaire de l'attaché naval à Lisbonne et à Madrid on prie à nouveau instamment de veiller à une signalisation suffisante des navires de commerce espagnols et portugais. En suite de quoi l'attaché naval à Madrid fait savoir que les navires de commerce espagnols sont déjà tenus depuis début, septembre 1939 à une signalisation précise de leur nationalité.

3.9.42 La marine de guerre argentine à récemment entre-

H0743-0047

pris avec un vapeur de commerce des essais en vue de contrôler la visibilité pour le sous-marin des signes distinctifs de neutralité. Comme il s'est avéré que les signes étaient difficiles à reconnaître, surtout d'une position avant du sous-marin en plongée, il faut envisager une modification des signes distinctifs en usage jusqu'à présent. Le Chef de l'arme sous-marine est avisé.

H0743-0048

Document Doenitz No 77

Extrait

du

Journal de guerre du Commandant supérieur des sous-marins 1942

(Juin 1942)

24.6.42 2.) Tous les commandants recoivent à nouveau des instructions précises sur l'attitude qu'ils ont à tenir envers les neutres.

.....

H0743 – 0049

Document Doenitz No 78

Extrait

du

Journal de guerre du Chef de l'Arme sous-marine 1942

(Novembre 1942)

23.11.42 Le sous-marin 519 signale le vapeur CG 7111 tous feux allumés et demande l'autorisation d'attaquer. Comme il y a en cet endroit un fort trafic neutre, ordre d'interrompre la poursuite. Il ne semble pas exclu cependant que l'adversaire fasse naviguer éclairés ses bateaux isolés afin de les soustraire à une attaque directe.

(Décembre 1942)

2. 12.42 Sous-marin 67 : DF 8175 Bateau-citerne portuguais de Lisbonne vers Curacao. Pas de papiers à bord. Le sous-marin recoit l'ordre d'agir selon les instructions données, c'est-à-dire de laisser partir le bateau.

H0743 - 0050

Document D 460 - GB 198.

'Extrait du Document D 460 -GB 198 .

Journal de guerre du Chef de l'arme sous-marine du 16.-30.9.42.

25.9.42 .....

IV d)

Sous-marin 512 signale que "Monte Gorbea" fut reconnu comme navire neutre avant le torpillage. Les soupcons ayant fait un temps supposer qu'il s'agissait d'anglais camoufles sont insuffisants et ne justifient pas le torpillage. Le commandant aura à repondre de sa conduite devant un tribunal militaire. Tous les sous-marins en mer sont avisés.

.....

27.9.42

IVd)

Message par radio à tous. Le commandant en Chef de la Marine a personnellement et expressement ordonne à nouveau que tous les commandants de sous-marins observent de la facon la plus stricte les ordres concernant le traitement des navires neutres. L'outrepassement de ces ordres peut avoir des conséquences politiques imprevisibles. Cet ordre doit être immediatement porté à la connaissance de tous les commandants.

.....

H0743-0051

Document DOENITZ No 79

Document Secret d'Etat-Major

No de contrôle 907
1er Août 1944

Ordonnance de guerre permanente du Commandant en chef des sous-marins No 105
(Remaniement du 1er Aout 1944)
(La rédaction du 1.4.43 y compris toutes les rectifications se trouvent ainsi annulées.)

Navires neutres et ordres spéciaux en ce qui concerne le régime à leur appliquer.

a) Les bateaux des pays neutres portent pour la plupart, outre le pavillon national, des signes de neutralité peints sur les flancs (couleurs du pays, marques de souveraineté, nom du bateau et nationalité) qui sont éclairés la nuit.
b) tous les bateaux neutres doivent de leur côté se signaler visiblement comme neutres de jour et de nuit et se comporter en conséquence.
c) Dans tous les cas où, en dépit d'une observation objective et scrupuleuse, un sous-marin n'a pu établir le caractère neutre d'un bateau, il a, selon toutes probabilités, à faire à un bateau ennemi.
d) Des accords de navigation ont été conclus avec l'Espagne, le Portugal, la Suède et la Suisse, selon lesquels le trafic maritime de ces pays a lieu sous le contrôle allemand (en ce qui concerne la Suède, ceci ne vaût que pour les bateaux effectuant le trafic Göteborg et Grèce.) L'exportation de marchandises vers les pays ennemis est également autorisée pour ces pays dans une certaine mesure (sans que ces bateaux doivent être considérés comme porteurs de marchandises prohibées). Pour veiller à l'observation des accords de navigation il sera bon de stopper les navires de ces

H0743-0052

pays et, sur la base des papiers du bateau, de vérifier la consistance essentielle du chargement et d'en prendre note, si toutefois ce contrôle est possible sans mettre le sous-marin en danger. En ce qui concerne les navires espagnols et portugais, les listes de passagers doivent être examinées et les ressortissants des Etats ennemis assujettis au service militaire pris à bord dans la mesure du possible.

e) Instructions spéciales des différents pays et dispositions sur le traitement de leurs bateaux.

1. Suède (Navires du trafic Göteborg et Grèce) Annexe 1
2. Espagne, Portugal, Suisse, cf. Annexe 2
3. Irlande, Argentine, Chili, cf. Annexe 3
5. Les bâtiments de pêche reconnus comme espagnols et portugais doivent être partout ménagés.
6. La pêche sur les bancs de Sole est permise aux Espagnols. La zone ouverte à la pêche est déterminée par les 4 points suivants:

1.	49°	Nord,	11°	Ouest
2.	51°	"	11°	"
3.	51°	"	8°	"
4.	48°	"	8°	"

La sortie a lieu à partir de ports de l'Espagne du Nord dans la direction orientale dans la zone franche du blocus anglais jusqu'au point 44°5 Min. Nord et 12° Ouest longueur jusqu'à 49° Nord.

H0743-0053

Document DOENITZ No.80

Extrait

du

Discours du Fuehrer au Palais des sports le 30 janvier 1941

(Voelkischer Beobachter, vendredi 31 janvier 41)

.....

Qu'espérez-vous donc? Une aide nouvelle? venant de l'Amérique? Tout ce que je peux dire c'est que:

Nous avons à l'avance tenu compte de chaque possibilité.

Que le peuple allemand n'ait rien contre le peuple américain, c'est clair pour tous ceux qui ne cherchent pas à altérer sciemment la vérité. L'Allemagne n'a jamais encore fait valoir d'intérêts sur le continent américain, sinon par le fait que des Allemands ont participé à la lutte pour la liberté de ce continent. Mais si les Etats de ce continent tentent de s'immiscer dans le conflit européen, la détermination du but ne s'en modifiera que plus vite. C'est l'Europe qui aura alors à se défendre.

Mais qu'on ne s'y trompe pas= quiconque croit pouvoir aider l'Angleterre doit en tout cas savoir une chose. Tout bateau, avec ou sans escorte, qui passe devant notre tube lance-torpilles sera torpillé.

H0743-0054

Document Doenitz 81

Extrait
du
Journal de guerre de la Direction de la guerre navale 1939
(Partie C Cahier VIII, 1939)

Page 6:

3.9.39 .....

Matinée: le croiseur britannique "Ajax" a coulé le cargo à vapeur allemand "Olinda" devant le port brésilien du Sud Rio Grande, après mise en sûreté de l'équipage.

Appréciation au point de vue du droit international: La facon d'agir britannique serait de toute facon contraire au droit si l'attaque devait avoir eu lieu à l'intérieur des eaux territoriales neutres.

.....

H0743-0055

DOCUMENT DOENITZ No. 82

Extrait

du

Journal de guerre du commandement supérieur de la guerre navale en 1940

(KTB Skl partie D cahier presse étrangère 1940)

O K W Etranger / Défense 128/40 Secret

Communiqué du Lundi matin 25 - 3 - 40

Reuter communique à propos des nouvelles allemandes d'attaques d'avions britanniques contre des navires de commerce allemands non armés :

Un fonctionnaire du Ministère de l'air anglais a déclaré qu'il n'a jamais été donné d'ordres disant d'attaquer des navires de commerce non armés, mais que l'identification de navires commerciaux armés n'est pas toujours possible.

==========

H0743-0056

DOCUMENT DOENITZ No 83

Extrait

du

Journal de guerre du sous-marin U-3 (1939)

(KTB U-3 - septembre 1939)

30.9.39
1017 Emergé et couru en surface vers le vapeur avec vitesse lente augmentant jusqu'au maximum. Le signal international "K". Plus tard signal international "K N X". Comme le sous-marin va du côté du soleil le vapeur ne reconnait le sous-marin que très tard. Le vapeur tourne de plus en plus peu à peu et augmente la vitesse. Le sous-marin ne le rejoint que très lentement. Tentative de fuite évidente!

1106 Le vapeur est distinctement reconnaissable comme le vapeur danois "Vendia".

1111 Le sous-marin marche à une vitesse lente et prépare ses canons.

1114 Envoyé quelques coups d'avertissement par dessus la proue du navire. Là-dessus le vapeur s'arrête très lentement et ensuite il ne se produit plus rien. Ensuite quelques coups sont encore tirés. Le "Vendia" est dans le vent.

1124 Après n'avoir rien vu pendant 10 minutes sur le

H0743-0057

pont qui puisse faire soupçonner un projet de résistance, je vois subitement à 1124 des vagues en avant du vapeur et des remous d'hélice. Le vapeur se retourne fortement vers le sous-marin. Mon opinion, que le vapeur fait ainsi une tentative d'éperonnage, est partagée par l'Officier de quart et le chef-pilote. Là-dessus je tourne de même avec le vapeur. 30 secondes plus tard éclate le tir de torpille, point de départ proue, point touché tout à fait à la poupe. La poupe se détache et coule. La partie avant flotte encore. Malgré le danger de mort pour l'équipage et le sous-marin (malgré la mer fortement agitée et nombreux débris dérivant) 6 hommes de l'équipage danois furent sauvés, parmi eux se trouvent le Capitaine et le Pilote. Les autres survivants ne peuvent être reconnus. Pendant ce temps, le vapeur danois "Sawa" arrive dans les parages et est arrêté, il lui est commandé d'envoyer les papiers à bord du sous-marin, Il transporte des ballots de marchandises d'Amsterdam à Copenhague. Les 6 rescapés sont remis au vapeur pour rapatriement.

H0743-0058

Vu le peu de temps, le commandant ne put interroger lui-meme le capitaine. Le capitaine était très obstiné et faisait une impression peu sympathique ; il avoua seulement s'etre retourné contre le sous-marin et affirma ne pas avoir eu de charge à bord mais seulement un lest d'eau. Ces affirmation paraissent invraisemblables :

1. d'après la conduite du capitaine,
2. d'après une sorte d'explosion qui se produisit vers 1205 à l'avant du navire et qui fit sombrer le vapeur dans un nuage gris-noir de fumée.

Le pilote fut plus accessible. Il injuria les anglais et souhaita que nous "démolissions les anglais".

1308 Plongé et rechargé la seule lance-torpille.

Après remise de l'équipage du vapeur, on découvrit que le machiniste du vapeur avait déclaré au caporal machiniste Blank que le capitaine avait projeté d'éperonner le sous-marin.

Vapeur "Vendia" coulé conformément à l'ordonnance des prises article 35.

H0743-0059

DOCUMENT C 122 GB 82

Extrait du

Journal de guerre de la Direction des opérations navales
1939

(Journal de guerre de la Direction des opérations navales -
Chapitre A. Octobre 1939)

3.10.39. Conduite de la guerre commerciale avec des sous-marins

L'avis du commandant du "U 3" (enseigne de vaisseau de 1ère classe Schepke) produit un état de faits indiscutables qui a conduit le vapeur danois "Vendia" aussi bien que le vapeur suédois "Gun" à faire une tentative d'éperonnage sur l'"U 3". L'affaire est éclaircie en détails par un entretien du Commandant au Ministère des Affaires Etrangères et il y aura le 4.10 une protestation auprès des gouvernements Suédois et Danois.

H0743-0060

Document Doenitz Nº 84

Extrait
du
Journal de Guerre du Sous-marin U 48. 1940
(Journal de Guerre U 48 du 14.9.- 19.9.40 .)

17.9.40

1002 Convoi en vue. Route environ 240 degrés. Marche 7 lieues marines. Contact maintenu, car attaque impossible a cause de la mer debout. Le convoi semble être sans protection.

1200 Au Nord -Ouest, de l'Irlande WNW7 houle 7, couvert, rafales intermittentes, visibilite moyenne, mer debout.

Position : carre 3911 AL
Cinglage du 16.9. - 17.9.
162 lieues marines.

1600 Au Nord-Ouest de l'Irlande. WNW 6 houle 7, couvert, eclaircies, averses, bonne visibilité, mer debout.

Position : carre 0253 AL

2000 Au Nord-Ouest de L'Irlande. WNW 4, houle 5 , couvert, eclaircies, bonne visibilité

Position: carre 0245 AL

2345

Position . carre 2966 AL

2400 Au Nord-Ouest de l'Irlande WNW 4, houle 4, nuageux, eclaircies, bonne visibilite, clair de lune.

Double tir des tubes III et IV sur un paquebot naviguant au milieu. Deux coups manqués, car position surestimee d'environ 30 degrés. Tourne en avant et marche avec le convoi pendant un moment.

Signé : Bleichrodt

H0743-0061

Document Doenitz N° 84

18.9.40
0001

Tir du tube I, de nouveau sur le paquebot. Coup au but après poursuite 119 '' à l'arrière. Le paquebot stoppe et met tous les canots de sauvetage à l'eau. Il lance un S.O.S. C'est le grand paquebot de 11.081 tonnes " City of Benares ".

H0743-0062

DOCUMENT DOENITZ No. 84

0007 Tir du tube II sur un cargo à vapeur. Coup au but après poursuite de 43'', - h. 50. Le cargo lance également S.O.S. C'est le bateau anglais "Marina" de 5.088 t. Le convoi se disperse maintenant et les bateaux naviguent séparément. Nous poursuivons un bateau citerne moyen

0027 Clair de lune
visibilité variable
rafales de pluie

Le bateau-citerne nous aperçoit au moment où nous tournons pour le tir sur l'arrière, se dérobe et déclenche un feu d'artillerie.

H0743-0063

DOCUMENT D 644 - GB 192

Extrait du

Le torpillage du "Sheaf Mead"

Journal de guerre du sous-marin U-37

27.5. .....

1243 Télégramme radiographié du Commandant en Chef des sous-marins :

"Croiseurs auxiliaires ennemis opèrent entre le 41° à 42° 30' et 10° 30' à 11° Ouest contre les navires allemands partant de Vigo."

.....

1444 ....Je monte davantage le périscope. Hourra, une pièce de 7,5 cm. à l'arrière, encore une pièce, une arme automatique de D.C.A. ou quelque chose de semblable. Allez ! Il ne peut plus passer. Périscope dehors, observer. Derrière la cheminée une bache et des lattes de bois. Coup au but à l'arrière 30. Distance de 320 m. l'arrière s'enfonce aussitot fortement. Les hommes se précipitent dans les canots. L'avant se dresse.

Regard circulaire.

.....

1648 Je considère comme douteux qu'il ait voyagé comme cargo ordinaire. Contre cela témoigne :

1) La route. Il devait etre parti d'un port espagnol et naviguer en dehors des voies de communication normales.

H0743-0064

2) Le carré bleu avec la croix jaune sur le flanc du navire. Cela pouvait etre un signe tactique.

3) Le fait qu'il ne porte pas de nom et est peint de gris.

4) L'ordre et la discipline de l'équipage au moment de l'immersion et après. Les hommes ne portaient cependant pas d'uniformes.

H0743-0065

5) La cloison étanche se trouvant derrière la cheminée, derrière laquelle pouvait être caché un canon.
.....

H0743-0066

Document DOENITZ No 85

Extrait du

Journal de guerre de la Direction des opérations navales. 1941

Journal de Guerre Direction des Opérations navales Partie C Cahier VIII 1941.

29.10. D'après une communication de Reuter le Ministre de la Marine Américaine Knox a déclaré.....

A la question de savoir si des sous-marins allemands avaient été réellement coulés, Knox a déclaré à la presse: "Si nous coulons des sous-marins, nous déciderons chaque fois de la publication de sa suppression en prenant en considération la sécurité des équipages des Etats-Unis et la victoire de nos forces armées (cf. 25.10.41) La disparition mystérieuse des sous-marins ne manquera pas d'avoir son influence sur le moral des équipages des sous-marins allemands.

.....

H0743-0067

E X T R A I T

du

Journal de guerre de la direction de la guerre navale (1940)

(K T B S k l Partié C Cahier VIII 1940)

5.3. Les forces de la marine de guerre reçoivent, en ce qui concerne la conduite de la guerre commerciale, un ordre disant que les navires des Etats-Unis ne doivent être ni arrêtés ni ramenés ni coulés. Cet ordre était la conséquence de l'assurance donnée par le Commandant Suprême à l'Attaché de la marine américain, reçu par lui le 20 Février, que les sous-marins allemands avaient reçu l'ordre de n'araisonner absolument aucun bateau américain. Ainsi doivent être écartées d'avance toutes les difficultés pouvant résulter de la guerre commerciale entre les Etats-Unis et l'Allemagne.

H0743-0068

E X T R A I T

du

Journal de guerre de la direction de la guerre navale (1940)

(KTB Skl Partie B 1940)

Affaire secrète du commandement !

C O P I E !

Berlin le 4 Avril 1941 1.Skl. Ii 7997/41 gKdo

SSD

Radiogramme A: 1.Groupe Ouest

2.Groupe Nord

3.Commandant de l'arme sous-marine.

Il est signalé par radio à tous les bateaux hors des eaux territoriales: dès maintenant considérer zônes de neutralité américaines à 20 milcs marins de la côte pour le Sud et à 300 pour le Nord. La ligne indiquée pour le Nord subsiste comme avec la délimitation observée jusqu'ici, ceci pour des motifs de politique extérieure.

Direction de la guerre navale

B.Nr.I i 7997/41 Secret

H0743-0069

Président ROOSEVELT

"Amérique et Allemagne 1936-1945"

(Extraits de discours et documents)

Publié pour le compte du gouvernement des Etats-Unis

.....

Extrait du discours du 11 Septembre 1941

.....

HITLER sait qu'il doit acquérir la domination sur les mers s'il veut avoir la domination sur le monde. Il sait qu'il doit d'abord démolir les ponts de bateaux que nous construisons sur l'Atlantique et par lesquels nous expédions sans arrêt le matériel de guerre qui contribuera à le détruire ainsi que toute son oeuvre. Il doit anéantir nos patrouilles maritimes et aériennes....

H0743-0070

DOCUMENT DOENITZ

No 89

E x t r a i t

du

du Journal du commandement suprême de la guerre navale

1941

(Jour.d. Commandement suprême de la guerre navale

Partie C. Fascicule VIII 1941)

Annexe 35.

Liste des violations contre la Loi de la neutralité et des mesures hostiles à l'axe prises par le Gouvernement de l' U.S.A.

1939

4.9.39 Avec la mise en vigueur de la Loi de neutralité américaine commence la campagne de propagande de Roosevelt en vue d'obtenir la modification de la Loi de neutralité et la levée de l'embargo.

3.10.39 La création d'une zone de sécurité panaméricaine doit apporter, sous le couvert de la securité panaméricaine, des avantages unilatéraux aux Alliés.

4.11.39. Sur l'instigation de Roosevelt la Loi de neutralité est modifiée et l'embargo sur l'exportation des armes est levé. La clause "Cash et carry"est introduite à la place. Peu après on s'efforce de rendre caduque la clause " Cash et Carry ".

H0743-0071

DOCUMENT DOENITZ

No 89

20.10.39 Les ports américains sont, en vertu de la Loi de neutralité, interdits aux sous-marins. Des navires marchands armés ne sont pas visés par cette interdiction, de là, favorisation unilatérale de la Grande-Bretagne.

H0743-0072

7.11.39 - Les Compagnies de navigation des Etats-Unis sont autorisées a naviguer sous le pavillon de Panama afin de tourner la Loi de neutralite.

1 9 4 0

2.2.40 La Direction des operations navales apprend de source sûre que le Croiseur des U.S.A. "Trenton" a informe le 27.1.1940 les forces navales françaises des mouvements de trois vapeurs de commerce allemands. Le soupçon, plusieurs fois envisage, que les vapeurs "Columbus" et "Arauca" ont ete le 19.12.1939, jetes dans les bras des poursuivants britanniques, par des forces des Etats-Unis, se confirme.

8.6.40 ROOSEVELT declare licite le retour de munitions et de materiel provenant des stocks de l'Armee a des fabriques, afin que ces munitions et materiel soient livres a l'Angleterre.

27.6.40 Proclamation relative a la limitation d'admission de navires de commerce dans les ports d'U.S.A. et la zone du Canal de Panama. Cette mesure n'est pratiquement appliquee aux puissances de l'Axe.

3/4.9.40 Cession de 50 vieux destroyers de l'U.S.A. a l'Angleterre contre des points d'appui pour la flotte et l'aviation.

H0743-0073

Document DOENITZ No.89

12.10.40 Mesures économiques contre des brevets allemands.

Nov.1940 Filature des vapeurs allemands "Phrygia" "Idarwald", "Rhein" par des bateaux de guerre de l'U.S.A. dans les eaux des Indes orientales, de manière à forcer ces navires à se saborder pour ne pas tomber dans les mains de l'ennemi.

30.11.40 Le président des U.S.A. laisse prévoir une aide accrue:

1.) Cession d'autres destroyers

2.) Cession de tonnage de navires marchands.

3.) Tolérance de recruter des volontaires américains dans les armées anglaise et canadienne (également des pilotes)

4.) Surveillance par les américains des destroyers allemands de navires marchands, et des corsaires.

5.12.40. Cession d'autres navires marchands américains à l'Angleterre.

21.12.40 Conclusion d'un contrat entre la commission d'achats et Todd Shipyard pour la livraison de 60 bateaux à l'Angleterre.

- 1941-

14.1.41 Embarquement d'avions prêts à combattre et de volontaires pour l'armée britannique dans des ports nord-américains à destination de l'Islande et des iles Faroer sur des vapeurs américains.

6.2.1941 Négociations Londres-Washington pour l'intensification de la guerre économique contre les puissances de l'Axe.

H0743-0074

12.2.41 = Construction de 28 autres navires marchands pour l'Angleterre dans les docks américains.

4.3.41 = Envoi de 8 vieux sous-marins américains de Manila à Borneo britannique et de 4 bateaux à Hongkong.

13.3.41 = La Loi sur l'aide à l'Angleterre du 11.3.1941 mise en vigueur. Cession de toute sorte de matériel de guerre à l'Angleterre (et à d'autres Etats américains) Expérimentation et réparation de tout matériel de guerre pour ces pays, et avant tout mise en état de navires de guerre étrangers dans des ports de l'U.S.A. Remise de toute information concernant le matériel de guerre.

15.3.1941-En vertu de la Loi (EH) la livraison provisoirement prévue de 18 vedettes rapides, 17 vieux destroyers, 55 chasseurs de sous-marins et de 11 vieux sous-marins.

18.3.41 = Projet de création d'un point d'appui pour l'aviation au Groenland par l'U.S.A.

23.3.41 - Arrestation et remise au Canada de deux officiers allemands de marine évadés de captivité canadienne.

25.3.41 = Loi sur la surveillance et l'internement d'étrangers dont la déportation a été ordonnée.

1.4.41 = Des vapeurs nord américains font escale dans des ports de l'Afrique occidentale où ils déchargent du matériel de guerre pour l'Angleterre.

H0743-0075

11 et 12.4. - Transfert de dix gardes de côtes américains à l'Angleterre.

Printemps 41 - Comme suite à loi d'assistance à l'Angleterre on exécute continuellement des réparations de navires de guerre dans les docks de l'U.S.A.

15.4.41 - Inclusion du Groenland dans le système de défense commun de l'U.S.A. et de l'hémisphère occidental.

13.4.41 - Liberté accordée à travers la Mer Rouge, à la navigation des bateaux de l'U.S.A. en vue de l'approvisionnement des forces britanniques en Egypte etc...

17.4.41 - Proposition de loi concernant la réquisition de navires de commerce se trouvant dans les ports américains -

17.4.41 - Transfert au Gouvernement britannique de quatre navires nouvellement construits.

18.4.41 - 1.) Surveillance étendue des eaux occidentales et transmission de renseignements à la navigation britannique obtenus par les forces de l'U.S.A.
2.) Priorité accordée à la révision et réparation de navires de guerre britanniques dans les docks de l'U.S.A.

23.4.41 - Collaboration étendue entre l'U.S.A. et le Canada particulièrement en ce qui concerne l'économie de guerre publiée dans une déclaration commune de Roosevelt et de Mackensie King.

24.4.41 - Mesures renforcées contre les prisonniers de guerre allemands qui cherchent asile aux U.S.A.

H0743-0076

DOCUMENT DOENITZ No. 89

26.4.41 - Transfert à l'Angleterre de vingt vedettes rapides.

26.4.41 - Construction de bateaux de convoyage au Canada pour le compte de l'Angleterre contre paiement par le gouvernement de l'U.S.A. Création d'un service de patrouilles par des forces navales et aériennes jusqu'à 1000 miles marins sur l'hémisphère occidental.

3.5.41 - Réquisition projetée de 2 millions de tonnage marchand pour le compte de l'Angleterre.

12.5.41 - Armement et réparation de 200 vapeurs norvégiens au service de l'Angleterre par les soins du gouvernement des Etats-Unis.

19.5.41 - Mise en état de marche de 77 vapeurs de la ligne américaine pour la Mer Rouge pour le transport de matériel de guerre destiné aux zones d'opération du moyen Orient.

28.5.41 - Conclusion d'un contrat pour la construction de 123 autres navires de commerce conformément à la Loi d'assistance à l'Angleterre.

29.5.41 - Renforcement des mesures contre des ressortissants allemands aux Etats-Unis. Arrestations et procédures engagés contre des marins allemands.

4.6.41 - Transfert de contingents de troupes américaines assez importants au Groeland en vue de la construction d'aérodromes.

9.6.41 - Mise en état de marche de 50 bateaux-citerne américains pour l'Angleterre.

H0743-0077

10.6.41 Loi américaine relative à la confiscation de 80 bateaux étrangers se trouvant en cale séche.

10.6.41 La radio de Londres a publié le 9.6. qu'un sous-marin allemand a été repéré aux environs du Groenland par un patrouilleur des Etats-Unis. Le bateau américain a lancé ensuite des grenades sous-marines. Le commandement supreme de la guerre navale n'a pas recu confirmation de cet incident.

14.6.41 Ordonnance du Président des Etats-Unis concernant le blocage des avoirs allemands et italiens et d'autres avoirs européens.

15.6.41 Note des Etats-Unis au Reich allemand avec sommation de retirer le personnel des Consulats, les membres de la bibliothèque d'Information allemande de la Trans-Ocean et de la Centrale des chemins de fer allemands.

27.6.41 Suivant un article publié dans la Presse américaine un bateau de commerce allemand aurait été poussé par une patrouille américaine pour la surveillance de la neutralité, dans les bras des forces britanniques.

7.7.41 Occupation de l'Islande par les forces de combat des Etats-Unis.

10.7.41 Le Ministre de la marine des Etats-Unis, Knox, a fait connaitre que Roosevelt a donné de nouvelles instructions à la marine des Etats-Unis qui dépassent considérablement l'ordre en vigueur jusqu'à ce jour, consistant à signaler à la flotte britan-

H0743-0078

nique des forces allemandes repérées (ordre d'ouvrir le feu).

17.7.41 Ordonnance de Roosevelt relative à l'établissement des "Proclaimed Lists" (liste noire des firmes sud-américaines hostiles à l'Axe).

25.8.41 Information sur la présence de nombreux techniciens américains en Irlande du Nord vivant dans des colonies fermées avec une administration autonome (création de centres d'information sur les mouvements de convois, construction d'aérodromes ?)

4.9.41 Incident "Greer". Le destroyeur des Etats-Unis "Greer" opérait conjointement avec l'aviation anglaise contre un sous-marin allemand dans l'Atlantique.

9.9.41 Un sous-marin allemand qui attaqua le 9.9 un convoi à environ 50 miles marins de la pointe Sud du Groenland distingua nettement dans la protection du convoi la présence d'un destroyer U.S.A. (Pavillon américain, insigne de destroyer).

11.9.41 Roosevelt confirme dans son discours l'ordre d'ouvrir le feu.

12.9.41 La défense absolue faite aux citoyens des Etats-Unis de voyager sur des bateaux des nations belligérantes est assouplie.

29.9.41 Suivant une information émanant du (BdU) chef de l'arme sous-marine le U 433 a été attaqué avec des grenades sous-marines à 40 miles marins à l'est du Groenland par un garde-cote des Etats-Unis

H0743-0079

Document DOENITZ

N° 67

C.A.F.O. 2512/39

(Ordre confidentiel de l'Amiraute a la Flotte) (F)

Personnel de la Marine en service sur navires marchands avec armement defensif.

Autant que les circonstances le permettent, des marins de la marine de guerre ou des troupes de l'Infanterie de marine seront, par l'Amiraute, mis a la disposition des navires marchands à armement defensif d'après le barême suivant :

(a) sur navires avec pièces de 6 et 5,5 pouces - 2 matelots dont un pointeur.

(b) sur navires avec pièces de 4,7 pouces et moins - 1 matelot pointeur. On ne pourra pas fournir d'autre équipage pour une seconde pièce.

D.M.S. 10 I

209. Equipe de pièce. (a) pour avoir la garantie que l'equipe de servants de chaque pièce contienne un noyau d'hommes pleinement instruits, il importe de veiller a ce qu'il se trouve parmi l'equipage de tout cargo arme pour la defense, un matelot de la marine de guerre ou un fusilier marin comme pointeur et un ou deux hommes particulièrement experimentes dans le maniement d'une pièce. Etant donne que l'on n'utilisera pas simultanement les pièces de D.C.A. et les canons a trajectoire tendue, on emploiera ces equipes pour le service de la pièce utilisee à ce moment pour le combat.

(b) Les canonniers et fusiliers-marins sont subordonnes, suivant la loi sur la navigation commerciale, au capitaine de

H0743-0080

la même manière que les autres membres de l'equipage. Ils sont aussi subordonnes à la loi sur la discipline dans la marine de guerre et leurs infractions a la discipline seront signalées par la capitaine a l'officier le plus ancien, qui, dans le port destinataire, est superieur hierarchique des equipages detaches sur les navires marchands a armement defensif. Voir article 210.

Ils ne seront employes qu'a des travaux relatifs à l'armement ou au service de vigie. Mais ils ont le devoir de collaborer pour le bien commun du navire et ont à veiller a l'ordre et à la propreté de leur poste d'equipage.

(c) l'equipe de pièce est subordonnee au pointeur. De plus, il est responsable devant le capitaine ou officier de tir de l'entretien soigne des pièces et des munitions.

H0743-0081

ainsi que de tous les accessoires relatifs au service des pièces.

(d) Instruction.- En dehors du pointeur et des équipes specialement entraînees pour le service du canon, on a besoin d'autres hommes pour completer l'equipe de servants(entre cinq et sept selon la grandeur de la pièce) pour sortir les munitions du magasin. De l'instruction de ces equipes, qui ne possèderont probablement qu'une instruction preliminaire d'artillerie, depend en grande partie pour le navire la possibilite d'une auto defense. L'instruction dans les ports d'armement se fait, dans la mesure du temps disponible, par le personnel vise a l'article 210 sus-mentionne ; elle sera continuee en mer par l'officier de tir ou le pointeur. Les equipages doivent constamment s'exercer aux pièces, si le navire doit pouvoir se defendre avec succès en cas d'attaque.

H0743-0082

DOCUMENT DOENITZ
No 60

E x t r a i t

des

" Documents juridiques pour la guerre navale"

1er Septembre 1939 au 31 Août 1940

Rassemblés par le

Haut Commandement de la marine de guerre

1er Bureau de la Direction

des

Operations navales

Page 248

276.

Circulaire du Ministre français de la marine marchande du 11 novembre 1939 concernant la création d'un insigne pour les membres mobilisables des équipages des navires marchands français 1).

Création d'un insigne spécial pour le personnel mobilisable embarqué sur les navires de commerce.

Par analogie avec les mesures déjà prises au cours de la guerre 1914-1918, j'ai décidé la création d'un insigne distinctif pour le personnel appartenant aux classes mobilisables (inscrits maritimes et agents du service général) qui est embarqué, en qualité d'affecté spécial, sur les navires de commerce pourvus ou non pourvus d'un armement défensif.

Cet insigne, destiné à être porté sur les vêtements civils, consistera en un brassard de drap bleu portant une

H0743-0083

une ancre verticale en laine rouge.

Le brassard ne pourra être porté qu'en France ou dans les colonies francaises . En aucun cas, les hommes qui en ont été pourvus ne devront le mettre sur leurs vêtements quand ils se trouveront dans des eaux territoriales étrangères.

Il sera delivré par les services de l'habillement à titre de délivrance extraordinaire.

Pour le ministre et par son ordre
Le contre-amiral,
directeur du cabinet militaire
Gouton.

1) Bulletin officiel de la Marine Marchande 1939, S.543.

H0743-0084

DOCUMENT DOENITZ

No 60

Je soussigné, H.J. Harrison, r. Exp. F. Permit No 110609 certifie que je possède parfaitement les langues anglaise et allemande et que ce qui précède représente une traduction vraie et conforme à la vérité du document ci-dessus 11 avril 1945

H.J. Harrison

Lr.Exp.F. Permit No 110609

H0743-0085

Déclaration sous la foi du serment

du

Vice-amiral en disponibilité Bernhard Rogge du 2 April I946

A partir de la mise en service en Décembre I939 jusqu'à la perte du Navire n° I6 (Croiseur auxiliaire Atlantis) en date du 22 Novembre I94I j'ai été commandant de ce navire.

Le 22 Novembre I94I, le croiseur auxiliaire avait rencontré vers 7 h. M.O.Z. au rendez-vous, fixé par la Direction des Opérations Navales, le sous-marin "U I26 (Bauer). Ce dernier fut pris immédiatement en remorque pour faire le réapprovisionnement prévu. Un peu après 8 h. des pointes de mâts furent signalés. Immédiatement après on reconnaissait un croiseur de la classe, " Dorsetshire ", qui se dirigea ainsi que son avion de bord catapulté sur le navire n° I6.

Le croiseur britannique gardait une distance de I60-200 hm., tira une salve de semonce demanda le "FS " et se maintint, en navigant avec la vitesse maximum dans un va-et-vient, lors de la portée de l'Artillerie du croiseur auxiliaire.

A la vue du croiseur britannique les moyens de remorquage entre le croiseur auxiliaire et le sous-marin furent enlevés, les tuyaux d'huile coupés. L'avion de bord anglais s'était déjà très rapproché au moment de la plongée du sous-marin. Tandis que l'avion volait autour du croiseur auxiliaire stoppé et l'appelait des feux de son projecteur,

.....

H0743-0086

on essaya de répondre au " TS " demandé par l'avion anglais et le croiseur au moyen de signaux de morse et de pavillon.

Au bout d'une bonne heure, au cours de laquelle le croiseur auxiliaire donna au "TS " britannique une réponse insuffisante destinée à retarder le cours des évènements, le " Devonshire " ouvrit le feu sur le navire. Une réplique n'était pas possible en raison de la portée insuffisante de l'Artillerie.

Après la disparition du croiseur auxiliaire, l'avion de bord anglais survola plusieurs fois l'endroit du naufrage ainsi que les membres de l'équipage du navire N° I6 qui nageaient ou se trouvaient à bord des moyens de sauvetage. Ensuite il disparut.

Il fut possible de prendre les nageurs à bord de canots ou d'autres moyens de sauvetage. Plus tard fut formé un convoi de halage, pris en remorque par le sous-marin.

H0743-0087

Après 36 heures de remorquage l'équipage du Navire n°I6 fut pris à bord par le navire de liaison Python. Ensuite on emprunta le cours sud, afin d'atteindre le lieu de rendez-vous donné par la Direction des Opérations navales. Le lieu de rendez-vous fut atteint le 29 Novembre I94I.

Le 30 Novembre I94I, vers I6 h. des pointes de mats furent à nouveau signalées. Le navire fut immédiatement reconnu comme un navire type des croiseurs britanniques " Dorsetshire " Il se dirigea directement sur le lieu du rendez-vous. Même demande de "TS " comme le 22.II.I94I Etant donné qu'une défense était impossible, la destruction du Python fut commencée; les équipages furent débarqués, le pont mis en feu. Le navire sauta finalement. Lorsque le Python en feu, à la suite de l'explosion, eut disparu, les équipages du navire N° I6 et du navire de liaison furent réunis à bord des canots et des autres moyens de sauvetage. Pendant la répartition des deux équipages sur les différents canots, un avion de bord britannique passa à proximité.

Dans les deux cas de naufrage peut être en raison du danger encouru par les croiseurs britanniques aucune tentative ne fut faite pour recueillir même une faible partie des équipages.

H0743-0088

Document Doenitz 91

Extrait

de la Déclaration sous serment du Dr Joachim Rudolphi sur la manière dont l'accusé Doenitz a résisté à la prétention du N.S.D.A.P d'étendre à la Wehrmacht la juridiction de la Cour de Justice du peuple.

Toute la documentation officielle du Haut Commandement de la Marine de guerre (OKM) relative à ce sujet a été perdue soit à la suite d'attaques aériennes soit à la suite d'autres évènements de guerre. Ayant travaillé cette affaire à la section juridique, je crois avoir encore à ce sujet des souvenirs sûrs.

1.

.....

11

C'est au début de l'été 1943 que commença la première tentative grave de saper la justice étrangère à la politique de la Wehrmacht. A cet effet on mit en avant le Ministre de la Justice du Reich qui avait été nommé auparavant; on devait être nommé, je ne le sais plus exactement, par Hitler "Commissaire du Reich pour toute la Justice". En tout cas il fit parvenir à l'O.K.W., en tant qu'organisme seul compétent pour les affaires ministérielles à l'intérieur de la Wehrmacht, un projet d'après lequel à l'avenir seuls la Cour de justice du peuple et les tribunaux d'exception de la justice civile trancheraient les procédures pénales engagées pour manifestations de désagrégation politique contraventions à la loi sur la trahison perfide (Heimtuck) et pour tous les actes punissables ayant, même de loin seulement, un caractère politique. Ce projet était inadmissible.

H0743-0089

On s'y opposait pour les raisons principales suivantes :

1) Ce projet était de nature, et vraisemblablement destiné à controler politiquement, par l'influence ainsi acquise dans la justice de la Wehrmacht, tous les commandants qui étaient maitres d'une juridiction et d'affaiblir ainsi la puissance du commandement et d'établir dans la Wehrmacht aussi la maitrise du Parti.

H0743-0090

2. La réglementation était conçue de façon si vaste et si obscure qu'elle pouvait être étendue sans peine à d'autres domaines.

3. Au point de vue technique, elle ne tenait aucun compte de l'organisme vivant de la Wehrmacht. Par exemple les différents juges de la Wehrmacht devaient, en tant que directeurs de l'instruction des affaires, rendre compte directement au Ministre de la Justice du Reich et devaient recevoir de lui directement aussi - donc sans passer par tous les services propres - des instructions.

ou bien: Le ministre de la Justice devait - après audition du Chef du Haut Commandement de la Wehrmacht- décider seul si un soldat devait en raison de ce qui lui serait reproché être rejeté de l'Armée et si, plus tard, il devait y être réintégré.

J'étais fort préoccupé: réussirait-on à contrecarrer ces fortes attaques et ces immixions sérieuses du parti national socialiste? A cette époque (Août 1943) toutes les considérations d'ordre technique et politique contre cette menace qui se développait avaient été exposées à fond auprès du Haut Commandement de la Marine et le projet d'une réponse en refus avait été déposé. A la satisfaction générale le Haut Commandement de la Marine agréa sans hésitation la prise de position proposée et refusa toutes con-

H0743-0091

cessions. D'après ses instructions, le projet de refus définitif fut communiqué au Haut Commandement de l'Armée de Terre. Etant donné que le Oberbefehlshaber de la Marine avait été très demandé pendant la journée à cause de conversations en cours, je lui avais présenté le projet le soir à Berlin-Dahlem à son domicile privé. (Je me souviens très bien de ce fait, parce que pendant les 27 mois qu'il a dirigé le Haut Commandement de la Marine, je n'ai pénétré chez lui qu'à cette seule occasion) Il a sondé lui-même chaque phrase, pesé chacun des mots et les a en partie renforcés.

Cette prise de position de refus complet du Haut Commandement de la Marine fut reçue avec plaisir par la section juridique du Haut Commandement de l'Armée de Terre. Le Chef du Haut Commandement de l'Armée de Terre lui-même sembla au premier abord, hésiter encore à transmettre cette façon de voir à Hitler. Finalement, vers la fin Août, début Septembre 1943 le Général Dr. Lehmann, juge militaire, chef de la section juridique de l'Armée de Terre réussit à engager au Q.G. de la Marine une conversation à ce sujet entre le Chef du Haut Commandement de l'Armée de Terre et le Haut Commandement de la Marine.

H0743-0092

Il apparait à cette occasion que le Chef du commandement suprême de l'armée croyait savoir d'après certaines explications avec Hitler, que ce dernier attachait une très grosse importance au réglement exigé par le Reichsleiter Bormann et le Ministre du Reich Dr. Thierack - surtout après la chute de Mussolini. C'est pourquoi le chef du commandement suprême de l'armée, pour des raisons " tactiques" comme il disait, ne jugeait pas indiqué de provoquer de la part d'Hitler une décision défavorable dirigée contre l'Armée. En réponse à cette hésitation, le Commandant en Chef de la marine déclara fermement et sans se laisser déconcerter, que jamais il ne tolérerait d'interventions politiques de ce genre dans la marine, tant qu'il en serait le chef responsable. Il dit qu'il était prêt à exposer personnellement sa façon de penser devant Hitler, à la place du Chef du Commandement suprême de l'Armée. Le Chef du Commandement suprême de l'Armée n'eut pas d'objections à ce sujet. Cette affaire sembla si importante au Commandant en Chef de la Marine, qu'il fit retarder de 24 heures des exercices depuis longtemps préparés, qui devaient avoir lieu entre les sous-marins et les formations de protection sur la côte française de l'Atlantique où il devait se rendre directement en avion après cette conférence. Au lieu de cela, il se rendit immédiatement par avion au quartier général du Führer en Prusse Orientale et il réussit. Comme il le dit après son retour, Hitler ne se montra pas à l'époque hostile au poids de ses arguments et il ordonna de renoncer provisoirement à ce projet d'ordonnance.

III

A lasuite de nouveaux changements dans le personnel du Ministère de la Justice du Reich (à la fin de l'année 1943/1944) on apprit que le nouveau secrétaire d'Etat Klemm aurait apporté comme " cadeau du Parti", la promesse formelle de la chancellerie du parti à Munich de donner son entier appui au projet de donner une forme politique à la juridiction de l'Armée. Au début de l'été 1944 les indices d'une nouvelle attaque politique imminente de ce côté-là, se multiplièrent. Peu après, au plus tard après

H0743-0093

l'attentat du 20.7.1944, le Ministre de la Justice du Reich formula les mêmes exigences politiques qu'en 1943, mais sous une forme plus étendue et plus habile. L'attitude de l'Armée en face de ces exigences était sensiblement différente de celle de 1943 : le nouveau projet sembla aussi nuisible au Maréchal du Reich, comme il le dit, mais il ne pouvait ou ne voulait rien faire contre lui, à cause de sa position politique qui s'était fort affaiblie entre temps.

H0743-0094

Le Chef du Commandement Suprême de l'Armee, lui aussi, trouvait ce projet douteux, mais il croyait, vu l'evènement du 20.7.1944, ne pas pouvoir s'y opposer utilement. Le Commandement Suprême de l'Armee de Terre se trouvait gêne dans sa conception interieurement hostile a ce projet, par le fait qu'HITLER etait lui-meme le Commandant en Chef de l'Armee de Terre et qu'il approuvait le projet.

Les espoirs de toutes les forces du Commandement Suprême de l'Armee et des trois autres parties de l'Armee , hostiles a ce projet, reposaient donc sur le Commandant en Chef de la plus petite partie de l'Armee, la Marine de Guerre. Le Grand Amiral DOENITZ ne les deçut pas. Il resta ferme et ne se laissa pas influencer dans sa conception que l'ordonnance projetee etait fausse, dangereuse et nuisible pour l'armee. DE nouveau tous les arguments contre l'intervention des forces politiques et de la Gestapo dans la juridiction de l'Armee, furent resumes objectivement, mais avec precision, et adresses au Commandement Suprême de l'Armee. En outre, le service juridique du Commandement Suprême de l'Armee essaya vainement de gagner le Chef du Commandement Suprême de l'Armee a une conception defavorable a ce projet, conception appuyee sur celle du Commandant en Chef de la Marine.

Un nouvel expose fait par le Commandant en Chef de la Marine a HITLER n'empêcha plus cette fois-ci le developpement, car HITLER après les objections du commandant en chef de la Marine mentionna la date du 20.7.1944. HITLER signa le 20.9.1944 l'ordonnance politique tant discutee concernant l'integration du tribunal civil et des tribunaux speciaux a la juridiction de l'Armee.

H0743-0095

A la suite de cela, tous les desavantages qui devaient forcement en resulter pour l'Armee, furent aussitôt exposes encore une fois dans "Koralle", quartier general du Commandant en Chef de la Marine (à environ 60 Kms au Nord de Berlin). Sur l'ordre du Commandant en Chef de la Marine, un télegramme confidentiel fut adressé a HITLER bien qu'il eut deja signe. Dans ce telegramme, l'essentiel des lourdes inquiétudes du Grand Amiral etait encore une fois resume. Le Commandant en Chef de la Marine obtint ainsi encore un delai. HITLER ordonna de retarder l'exécution de l'ordonnance et d'attendre le resultat d'une conference des autorites dirigeantes au sujet de cette objection du Commandant en Chef de la Marine. Etaient prevus pour cette conference, pour autant que je m'en souvienne, outre le Commandant en Chef de la Marine, le Maréchal du Reich, le Chef du Commandement Suprême de l'Armee, le Chef des SS du Reich, le Reichsleiter BORMANN et les Ministres du Reich : Dr THIERACK et Dr LAMMERS.

H0743-0096

Cette conférence eut lieu en septembre 1944, je ne sais pas quand et où. A la suite de cette conférence le Commandant en chef de la Marine dit simplement qu'il n'avait pas réussi à imposer sa conception, aux autres participants.

IV.

Après réception de l'ordonnance, ce qui importait surtout, c'était la forme à donner aux modalités d'éxecution, au sujet desquelles il y avait encore des pourparlers entre le Commandement suprême de l'Armée et le Ministère de la justice du Reich. Le Commandant en chef de la Marine accueillit favorablement l'intention du Commandement suprême de l'Armée d'obtenir encore quelques améliorations; il indiqua cependant qu'il ne s'intéressait ni à l'ordonnance, ni aux modalités d'exécution, et qu'il ne l'appliquerait pas. A cet effet, il se baserait sur les deux entretiens qu'il avait eus avec Hitler à ce sujet. Ces pourparlers traînèrent encore pendant 2 mois. Les éléments de l'Armée n'y participèrent jamais directement et ne pouvaient faire exprimer leurs opinions qu'occasionellement par l'intermédiaire du Commandement suprême de l'Armée. L'attitude toujours hostile à ce sujet là aussi, du Commandant en chef de la Marine, provoqua un jour la déclaration menacante du secrétaire d'Etat Klem au Commandement suprême de l'Armée: il avait fait noter une série de faits indiquant que les tribunaux de la Marine de guerre ou bien ne poursuivaient pas avec assez d'énergie les manifestations politiques nuisible, ou bien qu'ils les punissaient avec trop d'indulgence; il prouverait à la Marine de guerre que son

H0743-0097

ministre avait auprès d'Hitler au moins autant d'influence que le Grand Amiral. Mais le Commandant en chef de la Marine ne se laissa pas non plus déconcerter par cette menace.

Comme il a été dit, Hitler demanda fin novembre 1944 au chef du Commandement suprême de l'Armée, au cours d'un entretien ayant trait à la situation, si l'ordonnance du 20/9/1944 était appliquée sans difficultés. En réalité il ne s'était jusque là rien produit - du moins en ce qui concerne la Marine de guerre - parce qu'on avait toujours réussi à retarder le décret sur les modalités d'application nécessaire. A la suite de cette question le chef du Commandement suprême de l'Armée ne crut pas pouvoir prendre sur lui un nouveau délai et se déclara, au début décembre 1944, d'accord dans les grandes lignes avec le projet très défavorable à l'Armée, du Ministre de la Justice du Reich.

H0743-0098

DOCUMENT DOENITZ No 91

Bien que l'ordonnance du 20.9.1944 et ses prescriptions d'exécution aient créé des conditions claires, quoique peu satisfaisantes, le Commandant en chef de la marine de guerre ordonna qu'ordonnance et prescriptions d'exécution devraient etre simplement classées et ne pas etre transmises aux services subordonnés. Il se rendait compte, je suppose, des conséquences possibles de cette attitude clairement négative. Mais il était convaincu de l'exactitude de sa conception et pret à en répondre à tout moment.

Cette attitude du Commandant en chef de la marine de guerre a permis à la marine de guerre -seule des trois parties de la Wehrmacht- de ne pas transmettre jusqu'à la fin de la guerre à la Cour de justice du peuple ou à un tribunal d'exception une seule affaire pénale à caractère politique.

J'affirme que mes déclarations faites sous la foi du serment et destinées à etre présentées au Tribunal Militaire International de Nuremberg sont conformes à la vérité.

Flensburg-Mirwik, le 3 Avril 1946

signé : Dr. Joachim RUDOLPHI

H0743-0099

Je soussigné Max PUNCH certifie connaître parfaitement la langue allemande et la langue française et atteste que le texte ci-dessus est la traduction sincère et correcte des documents N° 90 et 9I du Livre des Documents " Doenitz "

Le 4 Mai I946

Le Chef de la Section X

Max PUNCH

Filed
May 23, 1946 Friend

SUPPLEMENTAL DOCUMENT FOR THE DEFENDANT DOENITZ.

INTERROGATORY FROM FLEET ADMIRAL CHESTER NIMITZ.

MAY 11, 1946.

Ex. 100
Submitted
July 2, 1946

Friend

H0743-0101

Notice.

Not to be published until presented before the tribunal in open court and then only that portion actually submitted as evidence.

Ne pas publier avant présentation devant le tribunal en audience publique et seulement la partie réellement versée au dossier.

Nicht zu veroeffentlichen vor Darlegung vor dem Gericht (Tribunal) in oeffentlicher Sitzung und dann nur jenen Teil, welcher tatsaechlich zur Beweisfuehrung uebermittelt wurde.

Не публиковать до того, как представлено на публичном заседании Трибунала и только ту часть, которая представлена в качестве доказательства.

H0743-0102

I certify that none of the documents included herein have been denied by the tribunal and that this document book has been examined with the prosecution in accordance with the ruling of the tribunal dated 4 April 1946.

Je certifie qu'aucun des documents ci-inclus n'a été contesté par le Tribunal, et que ce livre de documents a été examiné par le Ministère Public suivant les règles du Tribunal, en date du 4 Avril 1946,

Ich bestaetige , dass keine der hierin enthaltenen Dokumente vom Gerichtshof abgelehnt wurden und dass dieses Dokumentenbuch gemeinsam mit der Anklagevertretung durchgesehen wurde, in Uebereinstimmung mit der Entscheidung des Gerichtshofes vom 4. April 1946.

Signature of Counsel

Signature de l'Avocat

Unterschrift des Verteidigers.

H0743-0103

Doc. Doenitz n°

11 Mai I946

AUDITION DU GRAND AMIRAL CHESTER W.NIMITZ,
MARINE DES ETATS UNIS

Conformément au désir exprimé par le Tribunal Militaire International, les questions suivantes ont été posées aujourd'hui, 11 Mai I946, au Grand Amiral CHESTER W.NIMITZ par le Capitaine de Corvette de réserve Joseph L. Broderick, à la section de droit international du Bureau du Juge Avocat Général du Ministère de la Marine à Washington D.C, et la déclaration du témoin a été enregistrée textuellement.

L'Amiral NIMITZ prêta régulièrement serment devant le Capitaine de Corvette BRODERICK et fut interrogé comme suit :

Q. : Comment vous appelez-vous, quel est votre grade et votre situation actuelle ?

R. : CHESTER W. NIMITZ, Grand Amiral de la Flotte des Etats-Unis d'Amérique, chef des opérations de la Flotte des Etats-Unis.

Q. 1 : Quels postes avez-vous occupés dans la Marine des Etats-Unis de Décembre I94I à Mai I945 ?

R. : Commandant en chef de la flotte dans le Pacifique.

Q. 2 : Les Etats-Unis ont-ils, au cours de la guerre navale contre le Japon, spécifié que certaines eaux seraient zone d'opérations, zone de blocus, zone dangereuse, zone sous contrôle ou similaire ?

R. : Oui. L'espace de l'Océan Pacifique fut, dans l'intérêt de la conduite des opérations contre le Japon, déclaré théâtre d'opérations.

.....,

H0743-0104

Q. 3 : Dans l'affirmative, était-il d'usage dans de telles zones que des sous-marins attaquent sans avertissement des navires marchands à l'exception des leurs et de ceux de leurs alliés ?

H0743-0105

R. : Oui, à l'exception des navires hopitaux et autres batiments qui naviguaient sous "escorte de sécurité " dans des buts humanitaires.

Q.4 : Aviez-vous des ordres dans ce sens ?

R. : Le Chef des opérations navales a ordonné le 7 Décembre I94I la guerre sous-marine sans restrictions contre le Japon.

Q.5 : Etait-il d'usage pour les sous-marins d'attaquer, après que la guerre eut éclaté, les navires marchands japonais sans avertissement, en dehors des zones d'opération prévues ou autres zones similaires ?

R. : La réponse à cette question concerne des choses qui étaient en dehors de mon rayon de commandement pendant la guerre; c'est pour quoi je ne puis y répondre.

Q.6 : Aviez-vous des ordres dans ce sens ?

R. : La réponse à cette question concerne des choses qui étaient en dehors de mon rayon de commandement pendant la guerre, c'est pour quoi je n'y réponds pas.

Q. 7 : Si l'attaque sans avertissement n'a pas été exécutée depuis le début de la guerre l'a-t-elle été à une date ultérieure ? A quelle date ?

R. : Cet état de choses exista à partir du 7 Décembre I94I dans la zone déclarée terrain d'opérations.

Q.8 : Cet usage correspondait-il aux ordres donnés ?

R. : Oui

.....

H0743-0106

Q.9 : Les autorités maritimes des Etats-Unis ont-elles appris que des navires marchands japonais avaient l'ordre de signaler par T.S.F. aux forces navales nippones tous les sous-marins répérés ? Dans l'affirmative, quand cela fut-il connu ?

R. : Pendant la guerre les autorités maritimes des Etats-Unis ont été informées que des navires marchands japonais ont effectivement transmis par T.S.F. aux forces navales nippones toutes les informations concernant les sous-marins américains repérés.

H0743-0107

Q.10 : A la suite de cela, les sous-marins des Etats-Unis ont-ils reçu l'ordre d'attaquer sans avertissement des navires marchands japonais, à moins qu'ils n'aient reçu cet ordre déjà auparavant ? Dans l'affirmative, quand?

R. L'ordre existait à partir du 7 décembre 1941.

Q.11 : Les autorités de la marine des Etats-Unis ont eux appris que les navires de commerce japonais avaient reçu l'ordre d'attaquer tous les sous-marins des Etats-Unis par tous les moyens possibles et appropriés, par exemple: en les éperonnant, en ouvrant le feu sur eux ou au moyen de bombes sous-marines ? Dans l'affirmative, quand cela a-t-il été connu ?

R. Les navires de commerce japonais étaient, généralement armés et ont toujours attaqué, lorsque la chose était possible, par tous les moyens à leur disposition.

R.12 : Les sous-marins des Etats-Unis ont-ils reçu, à la suite de cela l'ordre d'attaquer des bateaux de commerce japonais, sans préavis, à moins que cet ordre n'ait existé déjà auparavant ? Dans l'affirmative quand ?

R. L'ordre existait à partir du 7 décembre 1941.

Q.13 : Etait-il interdit, aux sous-marins des Etats-Unis, par un ordre ou par l'expérience acquise, de prendre des mesures de sauvetage à l'égard des passagers et des équipages des bateaux coulés sans avertissement, au cas où la sécurité du propre sous-marin aurait été compromise ?

R. En général les sous-marins des Etats-Unis ne sauvaient pas les rescapés ennemis, lorsque cela signifiait pour le sous-marin un danger extraordinaire et supplémentaire ou lorsque le sous-marin pouvait être gêné par là dans l'accomplissement de sa mission.

H0743-0108

Les manoeuvres de sauvetage des sous-marins de l'U.S étaient limitées autant par le manque de place pour les rescapés que par le caractère désespéré des mains ennemis prêts au suicide. Pour cette raison il était dangereux de recueillir beaucoup de survivants. Fréquemment on remit des canots pneumatiques et des provisions à des survivants. Généralement les survivants ne venaient pas de leur plein gré à bord des sous-marins et il était nécessaire de les capturer par la force.

Q.I4 : Si un tel ordre ou une telle coutume n'existait pas, les submersibles de l'U.S entreprenaient-ils réellement dans les cas précités, les manoeuvres de sauvetage ?

R. : Dans de nombreux cas des survivants ennemis ont été sauvés par les sous-marins de l'U.S.

Q.I5 : Est-ce que par "navire marchand" mentionné dans la question ci-dessus, vous voulez désigner tout bâteau autre qu'un navire de guerre ?

R. : Non. Par " navire marchand" j'entends tous les genres de navires qui ne sont pas des navires armés. Cette désignation comprend des bâteaux de pêche etc...

Q.I6 : Dans l'affirmative quel genre de bateau ?

R. : La dernière réponse répond à cette question.

Q.I7 : Existe-t-il un ordre de la marine des Etats-Unis mentionné dans le questionnaire ci-dessus concernant la tactique à suivre par les sous-marins de l'U.S à l'égard de navires marchands Japonais et qui soit motivé par des raisons de représailles ?

Dans l'affirmative quels ordres ?

.....

H0743-0109

Doc. Doenitz

R. : La guerre totale menée par les sous-marins et par l'aviation, ordonnée le 7 Décembre I94I, était la conséquence de la révélation des méthodes japonaises qui furent connues ce jour-là

H0743-0110

Aucun autre ordre aux sous-marins américains concernant la tactique à employer vis-à-vis des navires marchands japonais n'était, durant toute la guerre, motivé par des raisons de représailles, bien que des cas spéciaux d'atrocités commises par les sous-marins japonais à l'encontre des navires marchands des U.S.A eussent justifié une telle mesure.

Q.I8 : Est-ce que cet ordre ou ces ordres ont été signifiés comme mesures de représailles au Gouvernement japonais ?

R. : Cette question n'est pas claire, c'est pourquoi je ne puis y répondre.

Q.I9 : Sur la base de quelle tactique japonaise ces mesures de représailles ont été considérées comme justifiées ?

R. : La guerre sous-marine et aèrienne sans restrictions, qui a été ordonné le 7 Décembre I94I, par le Chef des opérations navales, était justifiée par l'attaque japonaise de ce jour contre des bases des U.S. et contre des navires et nationaux armés aussi bien que désarmés, ceci sans avertissement ou déclaration de guerre.

Le procès-verbal ci-dessus de ma déclaration m'a été lu aujourd'hui et est exact et véridique en tout point.

11 mai I946

signé : CHESTER W. NIMITZ
CHESTER W. NIMITZ

Grand Amiral de la Marine des U.S.A.

.....

H0743-0111

Doc. Deonitz

Le témoin, Grand Amiral des U.S.A. CHESTER W. NIMITZ a, avant de faire la déclaration ci-dessus, prêté serment devant moi et je certifie que l'écrit ci-dessus est une reproduction exacte de sa déclaration.

11 Mai 1946

Joseph L. BRODERICK

Capitaine de Corvette, Réserve de la Marine des E.U.

H0743-0112

Tel. Oslo 20785
Bez. Nr. G Unt. 555 (N)

Vern. Stab
Raadhusgaten 8
OSLO

15 juillet 1946

au Secrétaire Britannique
du Tribunal International Militaire

N U R E M B E R G

OBJET : Le capitaine de vaisseau Hans Rudolf ROESING.

A

1. Concernant votre télétype BWCE/N/SIG/1 = 1281 du 10.11.45 B
2. Ci-après les réponses a votre questionnaire, dûment signées par ROESING.

B

1. Capitaine de vaisseau Hans Rudolf ROESING.
2. ROESING était chef de l'armée sous-marine "Ouest".
3. mars 1943 jusqu'a la capitulation (mars 43 = septembre 44 : Angers. Septembre 44 = capitulation = Bergen).
4. En ce qui concerne l'administration, la discipline, le ravitaillement, l'entretien et le contrôle, ROESING se trouvait sous les ordres de l'amiral de réserve von FRIEDBURG à Kiel. Ses limites d'opération en mer étaient : 2°O = 60° N dans le Golfe de Biscaye, 12°O et le détroit de Dover. Tout ce qui était situé en dehors de ces limites, se trouvait directement sous le commandement du commandant de l'arme sous-marine, l'amiral DOENITZ. Les ordres d'opération du Commandement de l'arme sous-marine étaient transmis en même temps aux chefs des sous-marins et aux flottilles. DOENITZ n'était par conséquent, qu'indirectement son chef.
5. Je ne sais rien d'un ordre quelconque de ce genre.
6. Non.

H0743-0113

7. ROESING se rappelle le fait suivant, qui s'est passé, à son avis, en janvier ou février 1942 : le Commandant de sous-marin HERTENSTEIN (Lieutenant pitaine) coula un bateau dans l'Atlantique moyen , à la hauteur de la côte africaine. Le navire avait a bord des femmes, des enfants, des troupes britanniques et des prisonniers le guerre italiens. Des bâteaux de sauvetage, dans lesquels se trouvaient des femmes et des enfants, furent pris en remorque par le sous-marin et HERTENSTEIN a, sans doute, pris en outre, quelques rares survivants à bord de son sous-marin. Il diffusa ensuite sur l' onde internationale réservée à la marine - 600 m - la nouvelle qu'il était occupé à des travaux de sauvetage, déclarant que son bâteau était protégé par un drapeau de la Croix-Rouge, qu'il avait hissé. Il indiquait également sa position, donnait des détails sur la route qu'il comptait emprunter en direction de la côte africaine, de même que la situation du bateau coulé, afin de mettre d'autres bâteaux en mesure de sauver d'autres survivants. Des avions alliés survolèrent le sous-marin et une liaison par morse fut établie. Le ou les avions disparurent, mais une ou deux heures plus tard, il y eut de nouveaux avions alliés qui survolèrent le sous-marin et qui le bombardèrent, de sorte qu'il fut gravement endommagé. Il plongea immédiatement et abandonna les survivants a leur sort. Il réussit, néanmoins, a retourner a son point d'appui, à Lorient, mais il fut coulé ultérieurement lors d'une autre opération. ROESING ignore le nom du bâteau allié.

8. A la suite de cet incident, le Commandant en chef des sous-marins adressa a tous les commandants de sous-marins, un avertissement de ne pas s'engager dans une oeuvre de sauvetage

H0743-0114

étendue qui pouvait mettre en danger leur propre sécurité. Aucun ordre n'a été rendu qui fut en opposition avec les lois sur la conduite de la guerre sur mer.

9. ROESING se souvient d'une instruction et d'un avertissement mais non pas d'un ordre direct, dans le genre de celui du 17 septembre 1942 qui est mentionné dans le questionnaire, mais on n'y employait pas des expressions aussi fortes. Il croit que l'instruction et l'avertissement ont dû paraître a une date antérieure. Tous les ordres émis par le Commandement de l'Armée sous-marine furent notés dans les dossiers de ROESING et transmis ensuite par lui, aux commandants des sous-marins. Si un tel ordre existait, ROESING devrait, par conséquent, en avoir connaissance.

10. Non, ROESING déclare que dans le cas où des tendances de ce genre se seraient formées chez ses subordonnés, il les aurait réprimées sans tarder.

H0743-0115

11. Non.

12. Il connaît seulement un cas qui s'est passé dans l'Atlantique Sud, dont il a eu connaissance après la capitulation. L'officier en question, le Oberleutnant ECK, a déjà comparu devant un Tribunal ayant a juger les crimes de guerre.

13. Les principes exposés sont ceux qui sont mentionnés ci-dessus, on attachait, par là, la plus grande importance a la sécurité des sous-marins. De ce fait, tout signal ou tout délai, qui pouvait mettre en danger le sous-marin et, le cas échéant, d'autres se trouvant dans le voisinage, étaient interdits. Si la sécurité le permettait, on sauvait le personnel-clef, aux fins d'information et d'enquête.
ROESING est d'avis qu'un ordre dans le genre de celui qui est mentionné ci-dessus aurait ébranlé le moral des commandants et des équipages. Et l'arme sous-marine aurait, par suite d'une diminution du tonnage coulé perdu beaucoup, de la considération dont elle jouissait.

signé : Capitaine de vaisseau Hans Rudolf ROESING

Témoin : illisible

W. Thomson, Col. RASC

Les signatures du sus-dit document sont légalisées par la présente, après changement du paragraphe 12.

signé : R. Ansell WELK
Major
G.S.O. II Int. (b)

H0743-0116

Not submitted in evidence Sept. 6.

Notice.

Not to be published until presented before the tribunal in open court and then only that portion actually submitted as evidence.

Ne pas publier avant présentation devant le tribunal en audience publique et seulement la partie réellement versée au dossier.

Nicht zu veroeffentlichen vor Darlegung vor dem Gericht (Tribunal) in oeffentlicher Sitzung und dann nur jenen Teil, welcher tatsaechlich zur Beweisfuehrung uebermittelt wurde.

Не публиковать до того, как представлено на публичном заседании Трибунала и только ту часть, которая представлена в качестве доказательства.

H0743-0117

Premier exemplaire.

No. 323 du Reich de Documents 1946
fait à Lubeck le 16 Juillet 1946

Par devant moi soussigné Notaire Adolf I h d e
Docteur en droit à L u b e c k
a comparu aujourd'hui en mon Etude, Breite-Strasse 18, I, le Capitaine de Frégate Reinhard (Teddy) S u h r e n , domicilié à Kleverhof près de BAD-SCHWARTAU, district de Lubeck, expulsé par congé de libération du DISBANDMENT CONTROL UNIT No.37 et déclaré ce qui suit sous forme de Procès-verbal notarié.

J'ai été invité par la Défense de l'Amiral de la Flotte Karl D o e n i t z , devant le Tribunal International de Nuremberg à répondre aux questions ci-dessous, qui m'ont été posées, et à certifier l'exactitude de ma réponse, sous la foi du serment :

1) Quel est votre grade et votre nom ?

Réponse : Je me nomme Reinhard S u h r e n. J'étais, au moment de la capitulation, capitaine de Frégate dans la Marine allemande.

2) Etiez-vous, pendant cette guerre, commandant de la Flotte sous-marine de Norvège ?

3) A partir de quel moment et jusqu'à quand ?

Réponse : J'étais commandant de la Flotte sous-marine de Norvège de Mai 1944 jusqu'à la capitulation.

H0743-0118

4) Le commandant en Chef des forces sous-marines, l'Amiral D o e n i t z , était-il votre supérieur ?

Réponse : Le commandant en Chef des forces sous-marines Grand Amiral D o e n i t z , était mon supérieur.

5) Avez-vous jamais reçu un ordre du commandant des forces sous-marines ou avez-vous eu connaissance d'un ordre qui prescrivait de détruire les moyens de sauvetage des vapeur coulés ou de supprimer les naufragés ?

Réponse : Je n'ai jamais reçu un ordre du commandant des forces sous-marines et ne connais aucun ordre prescrivant de détruire tous les moyens de sauvetage des vapeurs coulés ou de supprimer les naufragés.

6) Aviez-vous jamais reçu un ordre du commandant des forces sous-marines ou avez-vous connaissance d'un ordre dans lequel les instructions précédentes tout en n'étant pas réellement spécifiées laissaient toutefois entendre néanmoins que les moyens de sauvetage devaient etre détruits et les naufragés supprimés ?

Réponse : Je n'ai jamais reçu d'ordre du commandant des forces sous-marines et n'ai pas connaissance d'un ordre, dans lequel les instructions précédentes, tout en n'étant pas réellement spécifiées, laissaient toutefois netendre que les moyens de sauvetage devaient etre détruits et les naufragés supprimés.

7) Avez-vous connaissance qu'en Septembre 1942, après le torpillage du vapeur britannique "Laconia" des sous-marins allemands sauvèrent des naufragés et furent à cette occasion, bombardés par un avion allié ?

Réponse : Il m'a été raconté, et ceci par le commandant du sous marin allemand intéressé, capitaine de corvette von H a r t e n s t e i n , qu'en Septembre 1942, après le torpillage du vapeur britannique "Laconia", tandis que l'équipage était occupé au sauvetage des naufragés, le sous-marin qu'il dirigeait fut bombardé par un bombardier allié,

.....

H0743-0119

alors qu'il avait déjà pris à bord de nombreux naufragés et, que ce n'est que, gravement endommagé, qu'il avait pu atteindre son point d'appui. Il ajoute encore que l'avion ennemi avait survolé le sous-marin, pendant environ 45',et que ce n'est qu'au bout de ce laps de temps, qu'il commença à attaquer, bien que le sous marin eût fait connaître ses intentions pacifiques par une croix rouge peinte sur une surface blanche.

8.) Savez-vous si, à la suite de cet évènement, le Commandant des forces sous-marines a publié un décret interdisant comme étant inconciliable avec les lois de la guerre maritime, de porter secours aux naufragés, lorsque cela pouvait présenter un danger pour le bateau sauveteur ?

9.) Pouvez-vous vous souvenir de l'ordre a ce sujet du 17.9.42 ?

Réponse : Je sais qu'à la suite de cet incident, le Commandant des forces sous-marines publia par radio, le 17 septembre 1942, l'ordre qui a été porté à ma connaissance par la Défense du Grand Amiral DOENITZ et reproduit dans l'annexe. J'ai également reçu cet ordre. J'étais, lors que je reçus cet ordre, Commandant d'un sous-marin.

10.) Avez-vous/ou bien avez-vous connaissance qu'un des membres de votre Etat-Major ou un de vos Commandants ait compris ou interprêté cet ordre comme prescrivant la destruction des moyens de sauvetage et la suppression des naufragés ?

compris ou interprêté

Réponse : Je n'ai pas, ni à cette époque, ni plus tard, pas plus à ma connaissance, qu'un des membres de mon Etat-Major ou un de mes commandants compris ou interprêté cet ordre comme prescrivant la destructions des moyens de sauvetage et la suppression des naufragés..

H0743-0120

11.) Savez-vous si le Commandant des forces sous-marines ou un officier de son Etat-Major a jamais répandu par écrit ou verbalement une telle interprétation d'un ordre du Commandant des forces sous-marines ?

- 3 suite et fin -

H0743-0121

Réponse : Il n'est pas a ma connaissance que le Commandant de l'arme sous-marine ou un officier de son état-major ait jamais diffusé par écrit ou oralement une telle interprétation d'un ordre du commandant de l'arme sous-marine.

12.) Vous a-t-on fait part, au cours de la guerre, de ce qu'un quelconque commandant de sous-marin allemand, après le torpillage d'un navire, ait détruit effectivement les moyens de sauvetage et tué les naufragés ?

Réponse : Je n'ai pas eu connaissance, au cours de la guerre, qu'un quelconque commandant de sous-marin allemand, après le torpillage d'un navire, ait détruit effectivement les moyens de sauvetage et tué les naufragés.

13.) Quel était le principe universellement adopté pendant votre commandement comme commandant des sous-marins, en ce qui concerne les mesures de secours pour les naufragés ?

Réponse : Pendant mon commandement, comme commandant des sous-marins, le principe suivant était universellement adopté en ce qui concerne les mesures de secours pour les naufragés.

Les ordres édictés par le commandant supérieur de l'arme sous-marine sont valables. Après le torpillage de navires, les commandants (de sous-marins) doivent se comporter avec la plus grande prudence. En aucun cas, les mesures susceptibles de mettre le sous-marin en danger ne sont admises. Dans les derniers temps de la guerre, la supériorité aérienne de l'adversaire était si forte, que pratiquement la possibilité de mener à bien une opération de sauvetage sans danger pour soi-même, ne se présenta jamais. C'est pourquoi, je me suis cru obligé, dans un commentaire sur les ordres existants, d'attirer de la façon la plus for-

H0743-0122

melle, l'attention sur ce fait.

Le Capitaine de frégate REINHARD SUHREN a été avisé par le notaire soussigné de l'importance d'une déclaration sous la foi du serment et déclara alors :

H0743-0123

Je déclare sous la foi du serment que rien à ma connaissance ne s'oppose à l'exactitude des déclarations ci-dessus.

Le présent procès-verbal et l'annexe ont été lus par moi, notaire, devant le comparant, agréés par lui et signés par lui et moi de notre propre main dans l'ordre suivant :

signé : SUHREN
signé : Docteur IHDE

Tampon - Docteur en Droit
Cachet - Adolf IHDE
Notaire à Lübeck

N° 323 du rôle 1946

Coût - 3.000

Taxe - § 43,26	RM -	16,70
Timbre chiffre aff.	RM -	0,48
Total	RM -	16,48

H0743-0124

- A N N E X E -

Emission radiophonique du 17 septembre 1942

21 heures

A tous les Commandants.

1.) Toute tentative de sauvetage d'équipages de navires coulés, donc : repêchage de naufragés et prise à bord dans les canots de sauvetage, remise à flot de canots de sauvetage chavirés, distribution de vivres et d'eau doivent cesser. Le sauvetage est en contradiction avec les exigences les plus élémentaires de la conduite de la guerre, prévoyant la destruction des navires ennemis et de leurs équipages.

2.) Les ordres de prendre à bord les capitaines de navires et les ingénieurs en chef demeurent valables.

3.) Ne sauver que les naufragés dont les déclarations sont d'importance pour le sous-marin.

4.) Etre sévère. Penser que l'ennemi, au cours de ses bombardements sur les villes allemandes, ne prend aucune considération pour les femmes et les enfants.